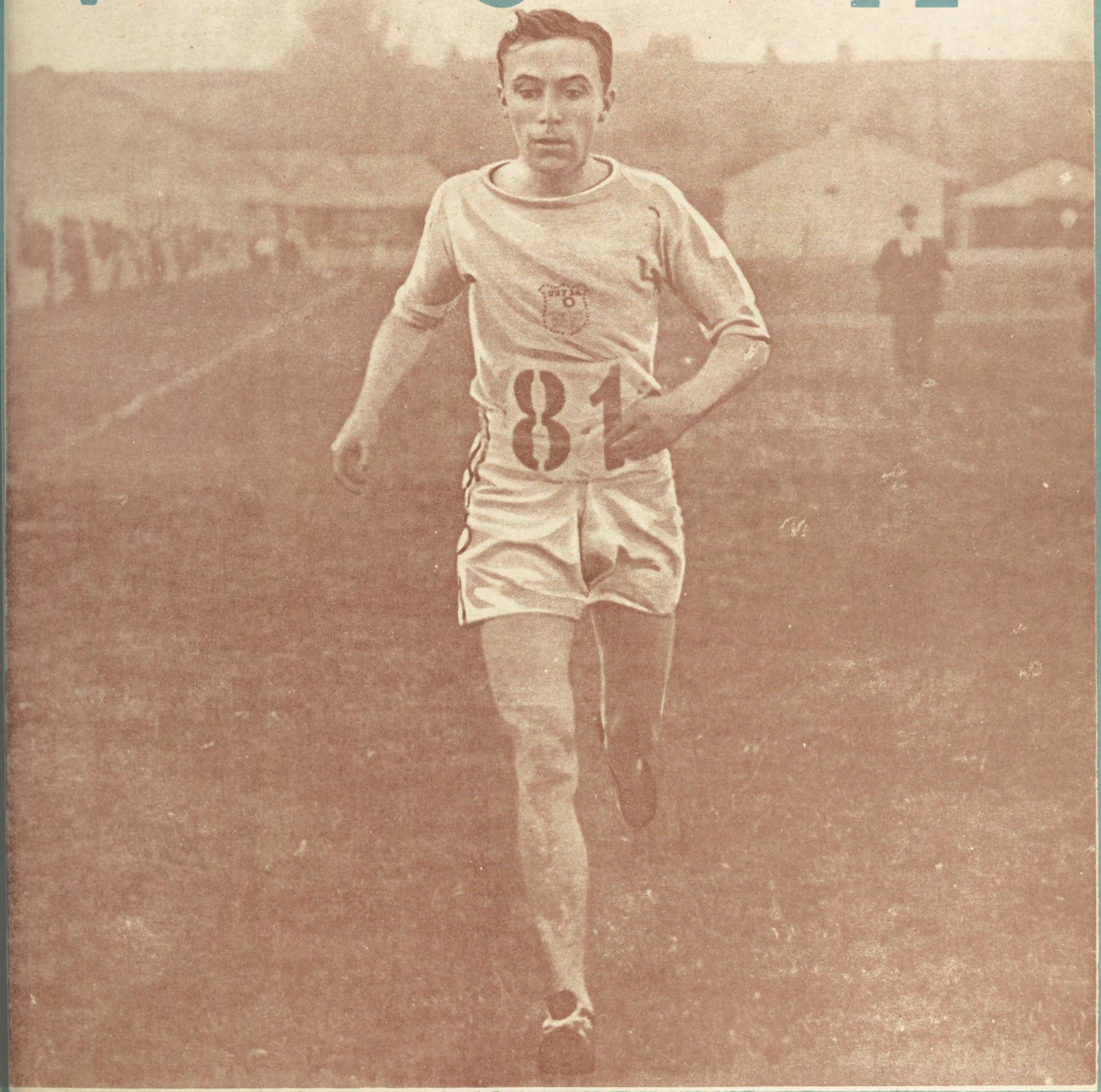
EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

# VIE AU GRAND AIR




## KEYSER GAGNE LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS

*Dimanche dernier s'est disputé, à Juvisy, le vingt-sixième championnat de France de cross country (amateurs). Deux cent huit concurrents prirent le départ; la victoire revint à Jacques Keyser.*

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

# La Collection d'Art Excelsior

## REPRODUCTIONS DE TABLEAUX DE MAITRES : TÉNIERS, BOUCHER, METSU, etc.

(Platinogravure 50 × 40 c/m grandes marges)

***Six gravures différentes du 15 Janvier au 16 Avril***

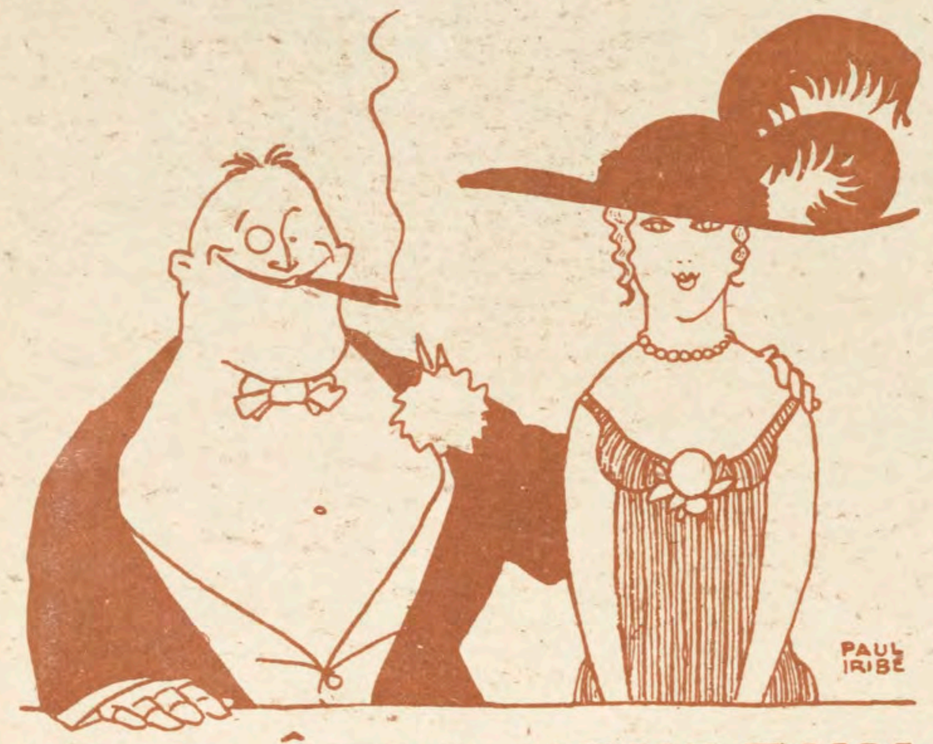
Chaque reproduction est vendue **1** fr. **50.** -- Quatre ont déjà paru : deux **Boucher** et deux **Téniers**

Les deux **Boucher.**

Les deux **Téniers.**

En achetant chaque jour ***Excelsior*** on peut obtenir les estampes de la ***Collection d'Art*** contre l'envoi, pour chacune d'elles, des en-têtes de 15 numéros, dont les dates se suivent, accompagnés de 0 fr. 30 en timbres-poste par estampe, pour tous frais.

*Adresser les demandes à* ***EXCELSIOR****, 88, avenue des Champs-Élysées, PARIS*


**POUR ÊTRE HEUREUX**
QUE FAUT-IL ?
UN PEU D'**OR**
**MAXIMA** achète
BIJOUX, DIAMANTS, PERLES
au **MAXIMUM**
Reconnaissances : au mieux

***PAIE DE GROS PRIX***
***AUTOS DE MARQUE***
***AYANT MOINS DE 2 ANS DE DATE***

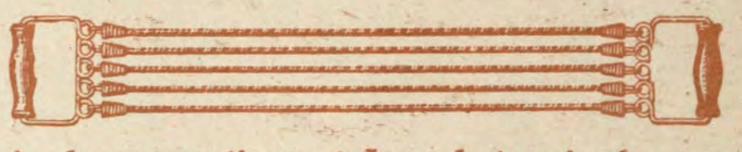
TÉLÉPH. 114-50 — 1bis Boulv des ITALIENS — 2e ETAGE

**CORDERIE LELIÈVRE**

Téléph. Gutenberg, 25-29 — Maison fondée en 1800 — Téléph. Gutenberg, 25-29

***Paul CLÉRIOT et BRETON, Sucrs, 80, rue Montmartre, PARIS (2e)***

SANDOW
EXERCISEURS
EXTENSEURS



Haltères en fonte
Haltères à ressort
Haltères
Automatiques P. M.

**Agrès de gymnastique ⌀ Jeux de tennis, de croquet.**
**Appareils de natation et de sauvetage ⌀ Gilets en Kapok pour aviateurs.**
*Fournisseur des Ministères de la Marine, de la Guerre et des Postes et Télégraphes.*
⌀ Catalogue sur demande.

**AUTOMOBILINE**
*LA PLUS HOMOGÈNE DES ESSENCES*
**HUILE AVION D.F.**
*LA MEILLEURE HUILE DE GRAISSAGE*

**CYCLES PANNETTON**
**Triomphateurs dans 600 courses en 1913**
Etablissements PANNETTON
*à MORTEAU (Doubs)*

**MASSAGE Manucure** GÉLOT 8, r. de Port-Mahon

FAUTEUILS-ROULANTS POUR MALADES
**DUPONT**
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Tél. Gobelins 18-67
*Catalogue franco*

**Chemins de fer de l'Etat.** — *Aux amateurs de cartes postales.* — L'administration des chemins de fer de l'Etat a fait reproduire en cartes postales les artistiques affiches illustrées qu'elle a publiées depuis plusieurs années.

Ces affiches illustrées, divisées en cinq séries, contenant chacune huit cartes postales, sont mises en vente au prix de 0 fr. 40 la série, dans les bibliothèques des gares du réseau de l'Etat, ou adressées, franco à domicile, contre l'envoi de leur valeur en timbres-poste au secrétariat des chemins de fer de l'Etat (publicité), 20, rue de Rome, à Paris.

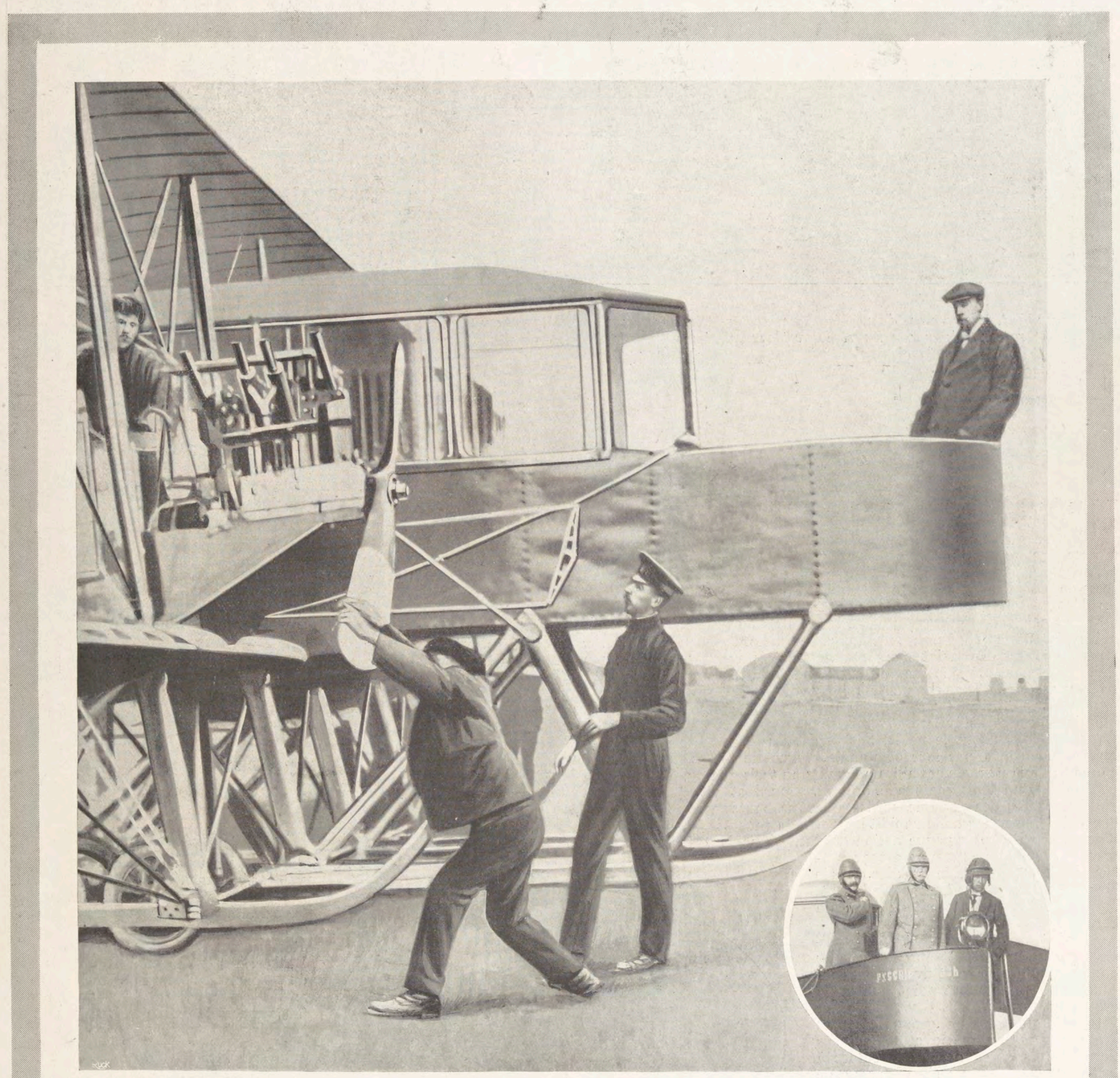
17e Année. — N° 807. Le Numéro : **50** Centimes. 7 Mars 1914. — Tous les Samedis.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

# VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. .. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. .. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
*Les abonnements peuvent se payer en deux fois.*

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
*Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.*

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
*Liste des primes envoyée franco sur demande*



**L'AÉROBUS DU RUSSE SIKORSKY**

*Le constructeur-aviateur russe, Sikorsky, inventeur du gigantesque biplan le* Grand *dont nous avons déjà parlé, vient de procéder à de nouveaux essais avec l'*Ilia Mourametz *qui n'est autre que le* Grand *perfectionné. Nous donnons la photographie du* Grand *avec Sikorsky à l'avant, et en médaillon le portrait du constructeur avec deux membres de la commission militaire russe. Le 24 février, Sikorsky tenait l'air 17 minutes avec 16 personnes à bord, et le lendemain, avec 8 passagers, il franchissait en 2 heures 6 les 150 kilomètres de Saint-Pétersbourg à Tsarkoïe Selo par Gatchina et retour. L'appareil est mû par quatre moteurs de 100 chevaux, placés deux par deux de chaque côté du fuselage.*

**FAILLIOT PART AVEC LE BALLON**

*Sur ce document, pris au cours d'un match Racing contre Bordeaux, on aperçoit à gauche un bordelais qui vient d'essayer de saisir Failliot par les jambes. Le rapide trois quart qui a esquivé le plaquage, démarre avec le ballon, mais il n'est pas suivi dans son attaque par les avants de son club.*

# DU TROIS QUART AILE

PAR PIERRE FAILLIOT.

« Je dédie ces pages au sourire de mon ami Burgun, lorsque je parlais tactique — et à mon ami Gondouin qui, l'an dernier, me trouvait trop scientifique — ».

Une des seules choses qui me restera peut-être des cinq ou six années de football rugby, sera mon surnom d' « Autobus ». Je l'aime, ce surnom, tout grotesque qu'il puisse être, car il exprime l'originalité, si j'ose dire, de mon jeu.

Autrefois, le type parfait du trois quart aile était Lane, c'est-à-dire une sorte de petit félin souple et musclé qui se faufilait entre les adversaires, les déconcertait par des crochets inattendus. Lane, pour marquer un essai, passait sous les bras ou entre les jambes au besoin. C'était l'anguille, insaisissable. Pendant de longues années, le joueur du Racing nous émerveilla. Et maintenant que ses qualités agressives ont un peu diminué, il nous stupéfie encore souvent par sa défense et son adresse à se dégager d'un groupe compact d'adversaires.

Il m'eût été difficile (oh combien !) d'employer une semblable méthode. Mon jeu consistait à éviter l'adversaire en vitesse, sinon à passer dessus. La vitesse et surtout le poids, tels furent les deux facteurs qui semblèrent nouveaux par leur combinaison. Peu de temps après, André confirma l'avantage de ces alliés puissants au trois quart aile. Faut-il en conclure qu'un trois quart aile doit être lourd et vite ? Certes non. Nous avons eu des exemples suffisamment probants en faveur de la thèse contraire. Mais la grande rapidité permet de racheter bien des fautes, d'accomplir parfois quelque action d'éclat. Le poids « dégoûte » l'adversaire. Quand un homme a reçu plusieurs fois à toute volée 90 kilos dans le corps, il hésite ensuite à se mettre devant. Et une hésitation a vite fait de coûter un essai.

Mais le trois quart aile doit aussi posséder une ossature à toute épreuve, car les contacts qu'il a souvent avec le sol sont plutôt rudes. Il ne faut point qu'il ait à craindre pour ses os. Il devra se lancer à toute allure dans un groupe compact d'adversaires, ou même seulement sur l'arrière, lorsque ce dernier le coince à la touche, afin, par un choc brusque, de gagner les quelques centimètres nécessaires aux trois points qui donneront peut-être la victoire à son équipe.

Dans les lignes qui suivent, je supposerai donc parler d'un trois quart aile solide, lourd, plus rapide que la plupart des adversaires qu'il trouvera en face de lui. Et je fais remarquer ce point, car quelques « trucs » indiqués plus loin ne pourraient s'appliquer dans un autre cas. Maintenant, est-ce là le type idéal ? Je laisse aux fins connaisseurs le soin de décider.

**ANDRÉ EST PLAQUÉ PRÈS DES BUTS**

*On voit ici l'inconvénient du plaquage aux jambes, car si André avait été suivi, il aurait pu faire la passe.*

## LES DÉBUTS

Lorsqu'un homme dans le genre de celui dont je viens de parler joue en équipe inférieure ou scolaire, il est certain qu'il fait sensation. Bousculant tout sur son passage, il marque des essais en grand nombre, même si sa connaissance du jeu est très rudimentaire. C'est l'étoile du « quinze », et ses quatorze partenaires n'ont qu'un seul but : lui donner le ballon. De là à se croire l'homme indispensable, le joueur nécessaire à l'équipe de France, il n'y a qu'un pas, d'ailleurs vite franchi.

Mais si des dirigeants de club ont la bonne idée de le mettre en équipe première pour un simple match d'entraînement, quelques plaquages bien sentis (c'est le mot), auront rapidement raison des plus dures illusions. Notre homme se dira que la ligne de but adverse n'est pas toujours aussi facile à atteindre qu'il se le figurait, et ses prétentions diminueront grandement.

Remettez-le en équipe seconde. Il reprendra confiance. Peu à peu ses qualités se développeront ainsi que sa connaissance du jeu. De temps à autre, un remplacement en première; au bout d'une ou deux saisons vous pourrez le lâcher en liberté. Il aura confiance en lui, mais ne se croira pas indispensable.

Je sais par expérience combien il est pénible, même pour le joueur de maintenir tout de suite en équipe première un homme à ses débuts. Je peux même rappeler un souvenir personnel. C'était en 1907, au match retour contre le Stade Français, au Polo de Bagatelle. Au dernier moment, un trois quart aile manque dans l'équipe du Racing. Les dirigeants hésitaient entre Becker, Burgun et moi. Tous trois nous débutions, tous trois nous désirions également participer au match, car dans nos âmes encore jeunes, nous nous sentions capables de toutes les audaces. Et puis il s'agissait de jouer en face de Lesieur, de ce Lesieur que je dévorais des yeux comme un rival direct ! Becker fut choisi. Burgun, déjà mauvaise tête, alla se rhabiller, furieux. Plus philosophe, je rejoignis l'équipe seconde commandée alors par un Bernstein au nez en sparadrap et je murmurais : peut-être cela vaut-il mieux ! Après la partie Becker était « sacqué » définitivement. C'était probablement le sort réservé à celui de nous trois qui jouait ce match, car une partie coule un homme aussi facilement,

et pour plus longtemps qu'elle ne le met parfois en évidence.

L'année d'après, Burgun et moi jouions en équipe première. Pour l'un comme pour l'autre, c'était trop tôt, et pour deux raisons différentes : Burgun avait la science nécessaire, mais n'avait pas les membres assez solides. Quant à moi, je ne connaissais pas encore suffisamment le jeu, et j'aurais certainement appris en équipe seconde des principes élémentaires qui me manquèrent toujours.

Que le lecteur me pardonne cette digression; j'ai voulu, par cette anecdote, montrer combien il était utile de faire un stage d'apprentissage. Il est deux qualités principales d'un joueur de rugby : la confiance en soi et l'idée que l'on n'est point indispensable. Je connais bon nombre de camarades, dont un en particulier, de qui ce précepte est totalement ignoré. Et pourtant, quel est l'homme qui, dès le jour de sa disparition des terrains de jeu, peut se vanter de n'avoir point été remplacé ?

## L'ENTRAINEMENT PRÉALABLE

Donc, mon trois quart aile a fait un stage suffisant en équipe inférieure. Nous sommes en septembre — un mois avant le début de la saison du rugby. Depuis deux mois, s'il a fait de la course à pied, sinon depuis près de cinq mois, il est au repos. Un travail préliminaire d'un mois est nécessaire pour se présenter en forme convenable à l'époque des championnats, c'est-à-dire au mois de novembre. Pendant ces trente jours, entraînement à la course à pied. Quelques coups de bottes dans le ballon, du pied droit et du gauche. Quelques passes.

Au début, pour la course à pied, du train, soutenu — 2.000 mètres par exemple — afin de faire fondre la graisse, et cela trois fois par semaine durant quinze jours. Ensuite, entraînement pour les 800 mètres. Mais il faut couper le train de démarrages brusques. De temps à autre, des 60 mètres à toute allure.

Car il ne faut pas croire que, pour le rugby, la vitesse seule est nécessaire ; l'endurance est indispensable. Dans une partie, un trois quart aile est rarement appelé à couvrir plus de quarante mètres à pleine allure. Mais il doit être capable de recommencer aussitôt. Et c'est pourquoi je donne la distance de 800 mètres, comme la meilleure. C'est à la fois de la vitesse et de la résistance, et quant à moi, je ne me suis jamais senti aussi physiquement en forme sur un terrain que l'année où, faisant la saison d'automne de courses à pied, je m'entraînai spécialement sur le 800 mètres, gagnai le Lejeune et égalai le record de France de la distance. J'étais peut-être moins rapide, mais combien plus résistant !

J'ai parlé plus haut des coups de bottes du pied gauche. Je n'insisterai pas sur leur nécessité, et je sais par moi-même combien il est parfois navrant de se sentir comme impotent d'un pied.

## LE GRAND MATCH

Et je vais prendre maintenant mon trois quart aile au moment de jouer un grand match. Quelques jours auparavant, il aura examiné ses chaussures. Il faut en avoir deux paires : l'une légère, souple, avec de petits crampons pour le terrain sec ou dur, l'autre plus solide, avec des crampons de deux centimètres, pour le terrain lourd. L'examen de ces outils de travail portera sur les lacets, puis sur les crampons. Enfin, une main soigneuse passée à l'intérieur palpera la semelle pour s'assurer qu'un clou sournois ne dépasse pas. J'insiste sur ces détails, car la chaussure est une grande chose pour le trois quart aile en particulier.

Ce dernier doit donner le plus souvent toute sa vitesse. Il courra sur la pointe des pieds, il en résultera un mouvement de flexion de la semelle qui ne laissera que la partie avant de cette dernière en contact avec le sol. Il faut donc, pour qu'ils soient efficaces, que les crampons soient disposés dans cette partie, qui est assez petite, afin qu'ils ne soient pas trop serrés, ce qui retiendrait la boue; il vaut mieux, à mon avis, n'en mettre que trois : un sur l'axe de la chaussure, à trois centimètres environ de la pointe ; les deux autres, sur une ligne parallèle à celle de la flexion de la semelle, à deux centimètres de cette ligne de flexion et à deux centimètres des bords. Ces crampons devront avoir une forme conique, un centimètre de diamètre au sommet, 1,5 à la base, de telle sorte qu'ils rentrent mieux dans le sol et que la terre ait plus de facilité pour se détacher.

Mais ces crampons auront tendance à rentrer dans la semelle. Aussi est-il nécessaire de fixer d'abord deux barrettes de 3 à 4 millimètres, sur lesquelles on viendra clouer les crampons.

Maintenant notre homme pourra se lever tranquille le dimanche matin. Nous lui conseillerons de déjeuner de bonne heure ce jour-là, trois heures avant le match, de préférence. Menu qui sera copieux s'il a faim. Ensuite il procédera lui-même à la confection de sa valise, vérifiera si ses culottes sont assez grandes, surtout du tour de cuisse (attention au lavage), et n'oubliera pas d'emporter des lacets de rechange pour ses chaussures, et des rubans pour tenir ses bas. La chasse aux jarretières ! Beau spectacle encore, et inévitable avant un match, je conseille le ruban plat, d'un centimètre environ de largeur et faisant deux fois le tour de la jambe. J'ai toujours employé ce système et n'ai *jamais* eu de crampe.

En arrivant au champ de bataille, notre joueur ira tâter *lui-même* le terrain pour voir quelle paire de chaussures il doit employer. J'insiste sur *lui-même*, car je me souviens d'un certain match international, où

**UNE ATTAQUE DE TROIS QUARTS**

*Au cours du match France-Ecosse 1913, Jaurréguy, en possession du ballon, s'apprête à faire un retour de passe au joueur qui est à sa gauche, Burgun. En haut Gaston Lane, un des meilleurs trois quarts français, qui tient depuis 12 ans cette place au Racing Club de France.*

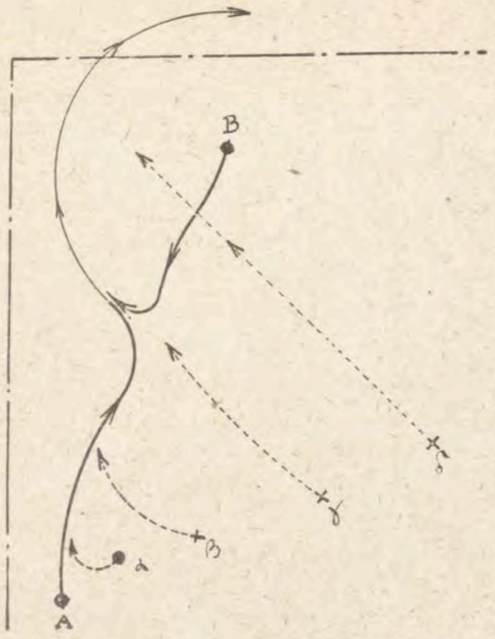



**FIG. 1**
*Le trois quart aile A prend de vitesse α et β, rentre à l'intérieur pour empêcher B de se rapprocher de la touche et évite de rentrer dans le terrain où il se heurterait à γ, puis à δ.*

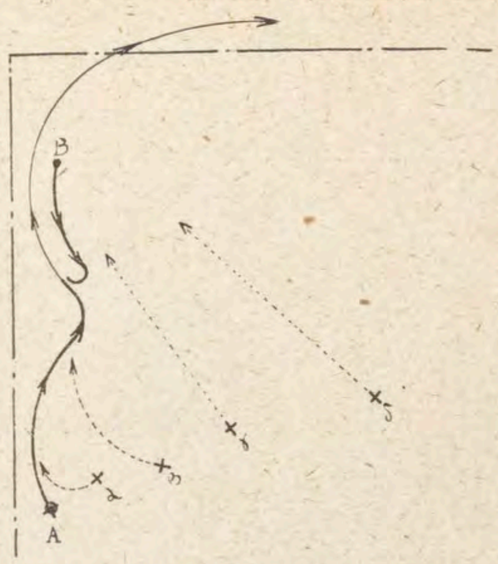



**FIG. 2**
*A écarte B de la touche en ayant l'air de vouloir passer au centre puis le prend de vitesse à la touche. B ne parcourt pas une grande distance, tandis que A file à toute vitesse.*

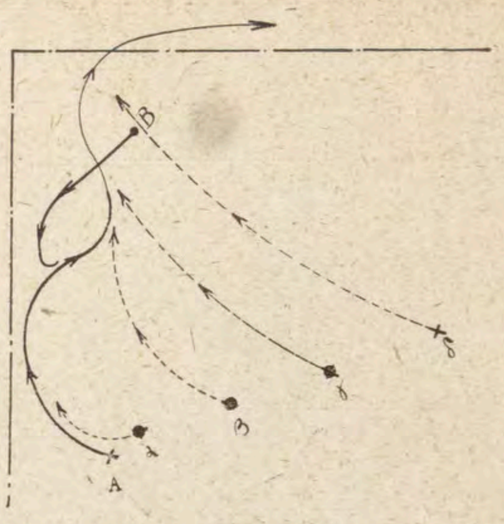



**FIG. 3**
*Craignant de se faire prendre, B s'est rapproché de la touche. A continue sa course vers l'intérieur, il évite β et γ à gauche et revient à droite, marquer entre les poteaux.*

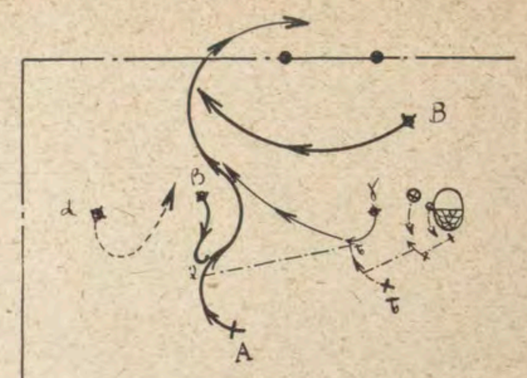



**FIG. 4**
*α et β se sont placés de façon à empêcher A de les prendre de vitesse à la touche. A va vers la touche puis revient reçoit le ballon en a' décrit une courbe pour éviter γ et B, puis va marquer.*

l'on nous avait déclaré que le sol était mou. Donc grands crampons. Or, le terrain était mou à la surface, mais dur en dessous, si bien que les crampons rentraient dans les pieds d'une façon fort indiscrète. A la mi-temps, nous nous précipitons à trois ou quatre pour changer de chaussures et nous revenons juste à temps pour voir les Anglais marquer un essai : la partie était recommencée depuis deux ou trois minutes. Je me suis bien juré, ce jour-là, d'aller moi-même palper le sol.

Mais, pendant cette diversion, notre homme s'est habillé et pénètre sur le terrain avec son équipe. Il s'est auparavant fait très légèrement masser, surtout s'il fait froid, de façon à éviter le « coup de fouet » fatal. Tout joueur doit, durant toute la partie, être convaincu de la victoire. C'est là un précepte absolu, qui, s'il était mis en pratique, nous épargnerait souvent le spectacle de débâcles pitoyables, au milieu desquelles quelques vaincus s'agitent éperdument pour résister encore, alors que les autres traînent lamentables, désespérés, ayant l'air de dire : à quoi bon lutter ? Combien de matches ont été perdus de la sorte ! Combien surtout de rencontres internationales ont été des désastres par suite du moral atroce de quelques-uns !

J'ajouterai qu'au football rugby, trois postes sont particulièrement glorieux, mais aussi particulièrement intimidants, ce sont ceux de l'arrière et des deux trois quarts ailes. Ceux-là, en effet, travaillent le plus souvent isolément. Il s'en suit que si leurs prouesses sont mises en valeur leurs fautes sont aussi particulièrement remarquées. Or, comme un des gros atouts est la confiance en soi, si un jeune trois quart aile fait au début une « gaffe » il peut en supporter les conséquences durant toute la partie, car il se laissera impressionner par les hurlements du public, le plus souvent défavorable au débutant. Si au contraire le joueur a la chance de se signaler par un coup d'éclat au commencement, il est sauvé.

Et j'en arrive maintenant à la partie délicate de cet article : la tactique du trois quart aile. Je n'envisagerai pas les combinaisons savantes mais, supposant un homme rapide et lourd, j'indiquerai simplement quelques « trucs » qui me servirent souvent, et je commencerai par :

## L'ATTAQUE DU TROIS QUART AILE

Je vais essayer avec quelques croquis et des commentaires aussi brefs que possible, de montrer les différentes façons de tromper la défense adverse. Mon premier soin était d'abord de m'assurer que mon adversaire direct était moins rapide que moi ; lorsque je constatais le contraire, j'avais toujours, à mon avantage, une différence de poids assez notable Dans ce cas, ma tactique était bien simple: « je rentrais » dedans, de façon à le dégoûter à tout jamais de m'arrêter. Je dois avouer que cette méthode, tant soit peu lâche, me réussit assez souvent. J'avais ainsi obtenu la crainte de mon adversaire en même temps que son hésitation sur les attaques.

Mais, je vais considérer maintenant les « trucs » qui me permirent d'éviter les joueurs moins rapides. Sur vingt essais qu'un trois quart aile marque, il doit passer au moins dix-huit fois entre l'arrière et la touche. Il faudra donc se ménager un espace suffisant pour prendre cet arrière de vitesse.

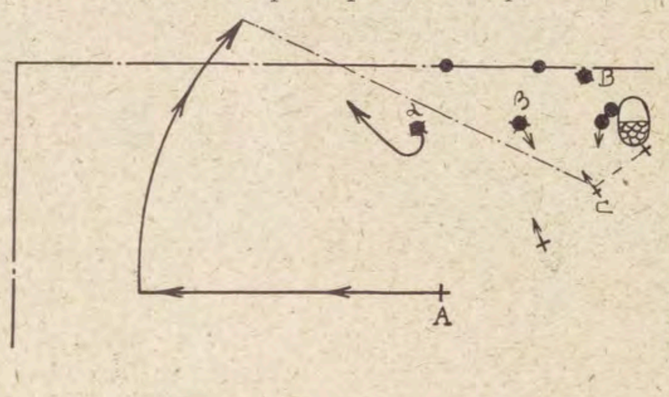



**FIG. 5**
*Le ballon sort de la mêlée.* A *se porte vers la touche pour éviter que le ballon aille en touche de but. Le demi* C *déplace vers sa gauche.* A *n'a qu'à courir pour aller toucher le ballon dans le but adverse.*

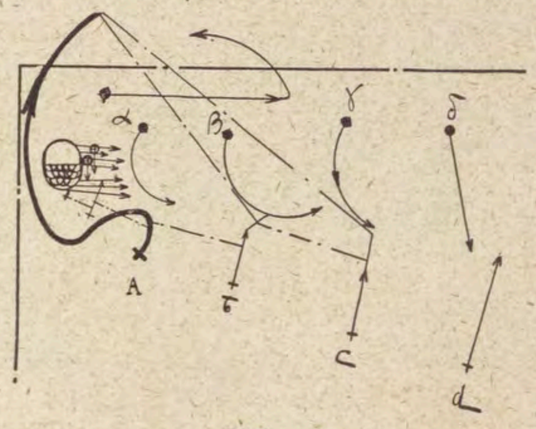



**FIG. 6**
*Ayant reçu le ballon du demi,* A *passe à son centre* b, *puis va se placer près de la touche. La défense adverse est attirée vers le centre;* b *ou* c *déplace d'un coup de pied.* A *trouve le terrain libre.*

Le croquis n° 1 explique l'essai qu'André marqua dans le dernier match contre l'Irlande en employant une tactique que je lui avais montrée l'année dernière. Cette tactique consiste à empêcher l'arrière de se rapprocher de la touche en ayant l'air de vouloir passer au centre du terrain. On s'étonnera, en considérant le croquis, que je n'aie tracé aucune ligne droite; mais, comme dans un problème que l'on nous soumettait autrefois, et dans lequel on nous demandait de chercher le chemin que parcourt un chien qui court après son maître, l'homme, qui veut en atteindre un autre se dirige sans cesse vers lui. Il en résulte que l'arrière B, voulant atteindre le trois quart aile A, ne décrira pas une ligne droite mais une courbe assez bizarre. Il en sera de même pour les adversaires α β, λ δ. Dans tous les croquis qui suivront, on retrouvera cette même particularité que je voulais signaler au début, afin de prévoir des critiques possibles.

Pour en revenir à la première figure, le trois quart aile A est « démasqué » ; il vient de recevoir le ballon de son centre ; il prend de vitesse son adversaire direct et rentre vers l'intérieur du terrain tout en se méfiant du trois quart centre adverse β qui est venu sur lui, après avoir vu l'inefficacité de α; l'arrière B, vient au devant de A de façon à couper sa course; mais lorsque A arrive à une distance de B qu'il estime suffisante, il tourne vers la gauche de façon à le prendre de vitesse; γ et δ, venus pour doubler l'arrière se trouvent trompés par cette manœuvre de A qui peut facilement les éviter et aller marquer l'essai entre les poteaux.

Le croquis n° 2, peut s'expliquer de la même façon ; mais, en faisant remarquer que A, en s'écartant de la touche, a pour but, non pas seulement d'empêcher B de se rapprocher, mais de l'écarter lui-même de la ligne de touche.

Le croquis n° 3 montre la parade au coup que pourrait faire B en se rapprochant trop de la touche ou ne voulant point s'en écarter assez. Dans ce cas, A semble se rapprocher de la touche, revient vers l'intérieur prenant B de vitesse, se rejette à gauche pour éviter β γ et δ, puis revient vers le centre pour marquer l'essai.

Le croquis n° 4 est la représentation graphique d'un essai que j'ai marqué contre Vaugirard. Pour m'empêcher de passer en vitesse à la touche (ils jouaient à cinq trois quarts), Franquenelle se mettait en face de moi, laissant encore à sa droite le trois quart aile; alors voyant cette tactique, je m'écartai considérablement de Burgun de 15 à 20 mètres environ, de façon à laisser, entre le joueur marquant, Burgun et Franquenelle, un espace suffisant pour passer. A une mêlée, le ballon sortit chez nous ; le demi le passa à Burgun, et je fis semblant de piquer vers la touche ; puis, au moment même de recevoir la passe, je revins vers l'intérieur de façon à éviter Franquenelle, virai à gauche pour prendre γ et l'arrière B de vitesse et aller marquer entre les poteaux. Mais, je dois avouer que cette tactique était périlleuse avec un autre joueur que Burgun, capable de faire une passe suffisamment longue et précise. Une maladresse pouvait donner l'essai à l'adversaire. Je signalerai d'ailleurs, à ce propos, que, lorsqu'un trois quart aile rapide est sûr de son centre, il a intérêt à s'écarter de lui le plus possible.

Dans les croquis suivants, je vais envisager une tactique moins spé-

ciale au trois quart aile, car d'autres joueurs que lui doivent intervenir.

Le croquis n° 5 montre une attaque que je déclare absolument infaillible, la première fois qu'on l'emploie. La mêlée a lieu tout près de la ligne de but adverse, entre les poteaux et la touche droite ; les joueurs de l'autre camp sont, dans ce cas, toujours hypnotisés par le ballon ou par l'homme qui le porte. Si le ballon sort à l'avantage de l'équipe de mon trois quart aile, ce dernier file immédiatement et aussi vite que possible vers la touche gauche, en ayant soin de rester en jeu, le demi, aussitôt en possession du ballon, déplace vers lui d'un coup de pied ; le trois quart aile n'a plus qu'à toucher dans les buts adverses ou ramasser le ballon et aller entre les poteaux. Ce système est très simple, mais je ne l'ai cependant vu employer que très rarement.

La tactique n° 6 est d'un résultat plus douteux ; mais elle peut cependant être des plus efficaces. Cette fois, la mêlée a lieu tout près de la touche gauche, les 8 trois quarts seront donc à droite de cette mêlée. Le ballon, sort toujours en faveur de notre camp et vient aux mains du trois quart aile qui le passe à son centre. Alors il file immédiatement vers la touche, tout en veillant d'être toujours en jeu. Le trois quart centre, lui, continue l'attaque. Les adversaires se portent vers le côté ouvert puisque c'est là d'où semble venir le danger. Mais un coup de pied envoie le ballon vers la touche gauche, le trois quart aile passe entre la mêlée qui achève de se désunir et la touche et, libre d'adversaires, reçoit le ballon ou même, le touche simplement derrière la ligne de but. Il est à craindre dans cette méthode que le coup de pied de déplacement soit trop long et fasse sortir le ballon du jeu. Ce n'est là qu'un cas fortuit qui ne dépend pas du trois quart aile. Le rôle de ce dernier consiste simplement à se porter le plus vite possible vers la touche puis à attendre le bon plaisir de ses partenaires.

Je m'arrêterai là dans cette exposition d'essais futurs. Je ne mentionnerai pas les tactiques classiques comme le redoublement de passes entre les deux trois quarts ou le retour au centre du trois quart aile avant la passe du trois quart centre. Mon ami Gondouin l'a bien mieux exposé que je ne pourrais le faire, dans le scientifique volume que nous connaissons tous. Cependant j'indiquerai encore un truc que nous employâmes parfois avec Burgun lorsque j'étais trop marqué. Nous changions simplement de place : lui à l'aile, moi au centre ; la passe suivait son cours habituel, et le ballon parvenait donc à Burgun ; alors deux cas se présentaient : Ou bien mon « professeur » me rendait simplement le ballon, ou bien il repiquait vers l'intérieur, attirant à lui la défense adverse, tandis que j'allais le doubler à l'aile et recevais le ballon avec devant moi un chemin désormais libre.

## LA DÉFENSE DU TROIS QUART

La défense implique nécessairement l'idée de plaquage aussi vais-je d'abord parler de ce dernier. Le plaquage classique consiste à saisir les deux cuisses de l'adversaire en pleine course ; cette méthode est évidemment excellente ; mais je lui trouve le défaut de ne pas empêcher la passe ; aussi lorsque l'on a affaire à un concurrent plus léger, y a-t-il à mon avis avantage de saisir l'homme un peu au-dessus de la ceinture en lui immobilisant les bras ; de cette façon même si l'adversaire ne va pas à terre il est annihilé.

Je ne parlerai que pour mémoire d'arrêts plus fantaisistes, comme celui par exemple qu'employait Levé, un ancien trois quart centre du Racing : il saisissait l'instant précis où son adversaire posait le pied sur le sol pour lui poser la main sur ce pied, le saisissant entre le pouce et l'index et pesant dessus de tout son poids, de la sorte, l'homme avait le pied comme collé à terre et faisait une chute formidable, mais cette méthode est des plus aléatoires, car elle exige un mouvement exécuté au 1/5 de seconde. D'autres, font simplement obstacle avec le bras à la jambe qui vient de quitter le sol. Je ne considère pas ce système comme très fameux et, en face d'un adversaire ayant de longues foulées, il est à peu près inefficace.

Nous considérons donc que le trois quart aile plus grand et plus lourd que son adversaire emploie le plaquage immobilisant le ballon.

Un des premiers principes de la défense est de se tenir le plus près possible de son adversaire direct de façon à le saisir avant qu'il n'ait commencé sa course. Il faudra donc que dès le commencement de l'attaque adverse, les hommes se rapprochent de leurs adversaires directs afin de les plaquer dès qu'ils recevront le ballon, de la sorte, la feinte elle-même n'aura aucune efficacité et l'attaque ne pourra se prolonger !

Supposons le trois quart centre adverse en possession du ballon, il est démarqué, tout au moins de façon provisoire. L'arrière est au centre du terrain, donc, si le trois quart aile va sur le porteur du ballon, ce dernier n'aura qu'à passer à son partenaire de la touche qui, lui, n'aura plus à craindre aucun arrêt. A mon avis, si le trois quart aile juge que le trois quart centre adverse sera certainement arrêté soit par son adversaire direct qui le poursuit, ou par l'arrière, il doit rester prêt du trois quart aile adverse, de façon à plaquer infailliblement ce dernier si le ballon lui parvient. Par cette méthode, il fera peut-être perdre quelques mètres à son équipe, mais l'essai ne sera point marqué. Cette théorie peut d'ailleurs être discutée ; mais, quant à moi, je la considère comme bonne.

*(A suivre.)*

PIERRE FAILLIOT.

**PIERRE FAILLIOT**

*Une des gloires de la course à pied est également un très remarquable joueur de rugby.*

## SAMEDI PARAITRA NOTRE NUMÉRO DOUBLE SUR L'ASSOCIATION

C'est samedi prochain que paraîtra notre numéro double mensuel consacré, cette fois, au football association, le sport peut-être le plus populaire en France. Sa rédaction, selon notre habitude, a été assurée par les meilleurs joueurs et les plus fameuses compétences de l'association.

Un rapide coup d'œil sur le sommaire de ce numéro extrêmement important, le prouvera.

POURQUOI LES JOUEURS D'ASSOCIATION SONT-ILS PLUS NOMBREUX QUE CEUX DU RUGBY ? Enquête auprès des champions.

LES ORIGINES DE L'ASSOCIATION, par L. Choine, vice-président du R. C. F.

LE JEU DE TÊTE, par Ducret, capitaine de l'équipe de France.

L'ENTRAINEMENT A L'ASSOCIATION, par Richard, manager du Red Star.

NOS INTERNATIONAUX, par Barnoll.

LE JEU DU GARDIEN DE BUT, par Chayriguès.

LA COUPE D'ANGLETERRE, par Desmarets.

LA SCIENCE DU DRIBBLING, par Chandelier.

LA TACTIQUE DE L'ASSOCIATION, par Barreau, capitaine de l'équipe de la Ligue.

L'EUROPE JOUE AU BALLON ROND, par Duchêne.

LES COUPS DÉFENDUS, par Charles Joly.

Sans oublier trois magnifiques doubles pages sur *les coups de tête, la Coupe d'Angleterre* et *la défense du but*, des photographies splendides et des dessins du fameux artiste américain, Casey.

C'est donc une véritable encyclopédie de l'association que nos lecteurs trouveront dans notre numéro double, de samedi prochain, qui sera vendu *1 franc.*

*LA VIE AU GRAND AIR.*

*PROPOS D'UN SPORTSMAN*

## Histoire de " qui "

*Je regrette de n'avoir pas le talent de dessinateur de Caran d'Ache. Quelle jolie histoire sans parole nous pourrions faire avec les aventures franco-égyptiennes de Védrines, Roux et Quinton! A défaut nous allons faire une histoire sans dessin.*

*Or donc Védrines qui allait en Russie reçut de Quinton qui avait envoyé en Egypte Daucourt et Roux qui avaient brisé leur appareil, une dépêche lui demandant, pour la France, de prendre leur place qui revenait de droit à l'aviateur qui parvint au Caire et qui gifla Roux qui n'avait pas, dit-il, eu l'attitude nécessaire à Beyrouth qui se plaignit à Védrines qui refusa les témoins que lui envoya Roux qui se plaignit au Ministre de France, qui essaya de convertir Védrines qui se fâcha et qui se fit présenter au khédive qui le félicita, malgré le Ministre qui se fâcha et alla trouver lord Kitchener qui fit casser le maître des cérémonies qui fit demander le rappel de l'Ambassadeur qui se plaignit au Ministère, qui demanda à l'Aéro-Club de blâmer Védrines qui fut blâmé et qui envoya ses témoins, pour lui avoir envoyé un télégramme à Quinton qui déclara ne pouvoir les recevoir : Breittmayer et Rouzier-Dorcières qui avaient accepté de représenter Védrines devant les témoins de Quinton qui avait porté l'affaire devant le Comité du Cercle Hoche qui confia le rapport à Cassagnac, Binet-Valmer, de Polignac, qui déclarèrent la carence valable contre Védrines qui protesta devant Rouzier et Breittmayer, qui protestèrent que le Cercle Hoche n'avait pas le droit qu'il s'arrogeait, ce qui amena le Comité à ne pas être d'accord avec ses représentants qui démissionnèrent et qui reprirent leur démission qui avait été refusée, ce qui fit que les autres cercles protestèrent contre le droit que le Cercle Hoche s'était arrogé.*

Dernière Heure. — *L'empereur d'Allemagne envoie ses témoins au tsar qui a chargé le roi d'Angleterre et le président de la République de les représenter.*

*La République d'Andore a déclaré : la* Patrie *en danger, Limoux arme.*

*WHIPPER.*

*LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.*

## Le Rallye-Automobile Paris-Orléans[1]

### Considérations sur l'épreuve

NOTRE deuxième rallye automobile, qui s'est déroulé dimanche dernier, entre Paris et Orléans, a réuni 60 engagements. Favorisée par un temps superbe, la course de 500 mètres qui a été disputée l'après-midi à Orléans sur le quai de la Madeleine a obtenu, grâce au très actif concours que nous a apporté l'Aéro Club du Centre, un très grand succès aussi bien pour les concurrents qui ont accompli de très belles performances que pour le public qui applaudissait avec enthousiasme à l'habileté des conducteurs. On peut certainement évaluer à près de vingt mille personnes la foule qui se pressait de chaque côté de la superbe avenue sur laquelle se couraient les 500 mètres terminés par 60 mètres en marche arrière sur le boulevard des Princes, face à la Loire qui roulait lentement ses flots gris, au pied du nouveau pont, tribune naturelle, noire de monde.

Et, pourtant, nous avons bien failli ne pas l'avoir cette épreuve qui a si bien réussi. L'arrêté préfectoral autorisait bien la course dans son article premier, mais dans son second article, il disait que les coureurs ne pourraient pas marcher à plus de 60 kilomètres à l'heure. Il ajoutait encore, l'arrêté, que la circulation serait interdite sur le quai de la Madeleine, mais, toutefois, que le public pourrait librement se promener sur les trottoirs et accotements. Et, en présence de ces conditions un peu imprévues, nous avons failli supprimer la course; mais comme tout s'arrange, finalement, elle a eu lieu et personne n'aura à le regretter, pas même la police orléanaise qui, au début, ne semblait pas bien disposée à favoriser notre tâche. Remercions donc particulièrement ici les commissaires de l'Aéro Club du Centre, qui ont maintenu l'ordre et assuré la sécurité du public, et aussi MM. Delaugère et Clayette qui, dans leur excellente voiture, nous ont permis d'assurer l'organisation.

Mais, revenons au rallye dont nos lecteurs et les intéressés ne trouveront pas le résultat dans le présent numéro. Une réclamation nous a été présentée, en effet, sur le kilométrage d'une partie du parcours, celle comprise entre le contrôle secret que nous avions installé dans Artenay et le point d'arrivée à l'entrée du faubourg Bannier. Sur la foi des guides et renseignements recueillis, nous avions fixé cette distance à 20 kilomètres; il paraîtrait qu'elle est inférieure de plusieurs kilomètres. Nous avons pu, comme tout simple mortel, nous tromper et, dans ce cas, nous reconnaîtrons et réparerons notre erreur. Pour trancher le différend, nous nous sommes adressé à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département du Loiret et nous attendrons sa réponse pour refaire nos calculs, s'il y a lieu, et donner à chacun de nos concurrents la place qui lui revient dans le classement. Que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* nous fassent donc crédit d'une huitaine.

Pour aujourd'hui, nous applaudirons, nous aussi, aux habiles et impressionnants virages en vitesse de la Violet-Bogey, de Lévêque sur sa Ruby, de Lumet, de Coignet et Ducruzel sur leurs Automobilettes; de Suère que la foule a applaudi; de Lallement et de Janier, de Deveuve et de Brown, de Vabre, de Pierre Violet qui manie si habilement sa rapide Turcat-Méry, des Massuger, Bara, Cavé les toujours vainqueurs sur leurs Hispano-Suiza.

Voici les résultats par catégories de la course de 500 mètres dont les cinémas de Gaumont et de Pathé vont faire connaître les incidents partout.

1re CATÉGORIE
*(Au-dessous de 1 litre 500)*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1er | M. | Violet | Violet-Bogey | en | 59 s. |
| 2e | M. | Lumet | Sigma | en | 1' 0 3/5 |
| 3e | M. | Ducruzel | Automobilette | — | 1' 12 2/5 |
| 4e | M. | Duteurtre | Violet-Bogey | — | 1' 17 " |
| 5e | M. | Levêque | Ruby | — | 1' 25 ". |

2e CATÉGORIE
*(de 1 litre 500 à 2 litres)*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1er | M. | Suére | Suére | — | 58 2/5 |
| 2e | M. | Lamberjack | Zedel | — | 1' 02 |
| 3e | M. | Kœchlin | Peugeot | — | 1' 24 s. |
| 4e | M. | Jullien | D. F. P. | — | 1' 44 4/5 |

3e CATÉGORIE
*(de 2 litres à 2 litres 500)*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1er | M. | Lallement | Phénix | — | 58 3/5 |

4e CATÉGORIE
*(de 2 litres 500 à 3 litres)*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1er | M. | Deveuve | Ford | — | 1' 02 s. |
| 2e | M. | J. Dupuis | Piccard Pictet | — | 1' 05 s. |
| 3e | M. | Vabre | Ford | — | 1' 11 2/5 |
| 4e | M. | Brown | Anasagasti | — | 1' 14 s. |

5e CATÉGORIE
*(au-dessus de 3 litres)*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1er | M. | Bara | Hispano Suiza | — | 48 4/5 |
| 2e | M. | Mougin | Chenard Walker | — | 58 2/5 |
| 3e | M. | P. Violet | Turcat Méry | — | 58 3/5 |

L'Aéro Club du Centre, tenant à ce que les vainqueurs de la course conservent un souvenir d'Orléans, a offert aux vainqueurs des cinq catégories une ravissante médaille de Jeanne d'Arc.

Il a décerné également un objet d'art au vainqueur du rallye; mais ce dernier prix ne pourra être accordé que dans huit jours.

M. de Larnage, président de la section Automobile de l'Aéro Club du Centre a porté la santé des vainqueurs de la journée et, en leur offrant les prix offerts, annoncé que l'épreuve sera annuelle.

Rappelons maintenant à nos concurrents que le troisième et dernier rallye comptant pour l'objet d'art de la *Vie au Grand Air* se disputera le dimanche 15 mars. Nous publierons la semaine prochaine tous les détails d'organisation de cette journée.

PAUL MEYAN.

### Le rallye des Alpes-Maritimes.
*(29 mars)*

Dans notre prochain numéro nous publierons le règlement du rallye des Alpes Maritimes que la *Vie au Grand Air* organise sur le littoral, avec le concours du *Petit Niçois*, pour les membres des Automobiles Clubs de Nice et de Cannes.

Ce rallye doté de plusieurs prix importants aura lieu le dimanche 29 mars, à la veille de l'important meeting automobile de Monaco.

## Le sport à l'étranger

### Nos coureurs pourront en rapporter gloire et profit.

EN attendant le Grand Prix qui se court en juillet prochain, aux environs de Saint-Etienne, nos coureurs ont maintes et belles occasions de s'offrir de sérieuses séances d'entraînement. Une de celles qui aura le plus de retentissement est, sans contredit, la course des 500 milles, à Indianopolis, le 30 mai prochain. Son intérêt n'est pas tant dans la course elle-même que dans la présence au poteau de départ et certainement aussi à celui d'arrivée, de Boillot et de Goux avec leurs Peugeot du Grand Prix d'Amiens, de Guyot et de Duray avec leurs Delage du Grand Prix de France.

Ce sera la première rencontre des deux grandes marques rivales, des quatre conducteurs que l'on peut considérer comme les meilleurs du monde. Cette revanche que nous attendons depuis si longtemps, à laquelle nous aurions tant voulu assister, c'est l'Amérique qui l'aura ; et je suis bien persuadé que, s'ils eussent manifesté la plus petite hésitation, nos représentants auraient obtenu des organisateurs de la course un royal cachet pour les décider à se mettre en ligne. A défaut de ce cachet, ils pourront rapporter d'Indianopolis des sommes importantes, les prix étant les suivants : au premier, 100.000 ; au deuxième, 50.000 ; au troisième, 25.000. Le total des prix qui sont au nombre de dix est de 250.000 francs. En plus, il y a trois coupes d'une valeur globale de 67.500 francs.

Avouez que les Américains traitent les affaires autrement que nous. Pour courir 500 milles, c'est-à-dire 800 kilomètres environ, ils donnent plus de 300.000 francs de prix. Chez nous, pour pareille distance, l'Automobile Club de France offre zéro franc, zéro centime. On n'avait pas pensé, à l'étranger, à faire payer les frais du spectacle par les acteurs eux-mêmes et à leur faire passer la recette sous le nez.

Nos coureurs reviendront trop tard d'Amérique pour se rendre en Sicile où la Targa Florio se disputera le premier juin sur trois tours du circuit de Madomi.

Parcours très difficile, très accidenté, qui, sur une longueur de 150 kilomètres, trouve des différences d'altitude de 1.400 mètres et des successions interrompues de virages dangeureux. Trois coupes sont mises en compétition : la Coupe Floris, la Coupe du Sport Club et la Coupe du journal l'*Ora*. La France aura, espérons, les constructeurs et conducteurs décidés à la représenter en Sicile.

Nous irons aussi, souhaitons-le, prendre part à la grande épreuve annuelle que l'Automobile Club Impérial organise en Russie, sous le nom de « Coupe du Tsar ». Le parcours de ce raid formidable est le suivant : Moscou, Toula, Orel, Koursk, Khavkof, Rostof, Vladicaucase, Tiflis, Novorossisk, Theodosie, Yalta, Kherson et Odessa. La traversée de la Russie centrale, du Caucase et de la Russie méridionale représente un nombre coquet de kilomètres, et ceux qui, sans accroc, accompliront ce long et pénible trajet, auront bien mérité de l'industrie automobile.

P. M.

(1) Voir pages 210 et 211.

**LE PLAQUAGE D'UN CENTRE GALLOIS**

*Les Gallois portaient trop leurs attaques vers la touche et mettaient ainsi leurs trois quarts ailes en mauvaises positions. On voit ci-dessus un centre gallois plaqué, alors qu'il a attiré sur lui toute la défense adverse.*

**UN COUP DE PIED DE DÉGAGEMENT**

*Les buts du Stade français furent souvent menacés par les champions gallois, mais les stadistes opposèrent une défense énergique à leurs adversaires. Combes, Vezzani, Cratunesco, furent les meilleurs.*

**UNE TOUCHE MOUVEMENTÉE**

*Les avants gallois eurent l'avantage en mêlée, ils se montrèrent moins bons aux touches où les Parisiens eurent souvent le ballon.*

**UNE ATTAQUE PARISIENNE**

*Les demis du Stade, Guilloux et Etienne, amorcèrent quelques jolies attaques ; Pavlowski, le jeune ailier du Stade, en conduisit quelques-unes très dangereuses.*

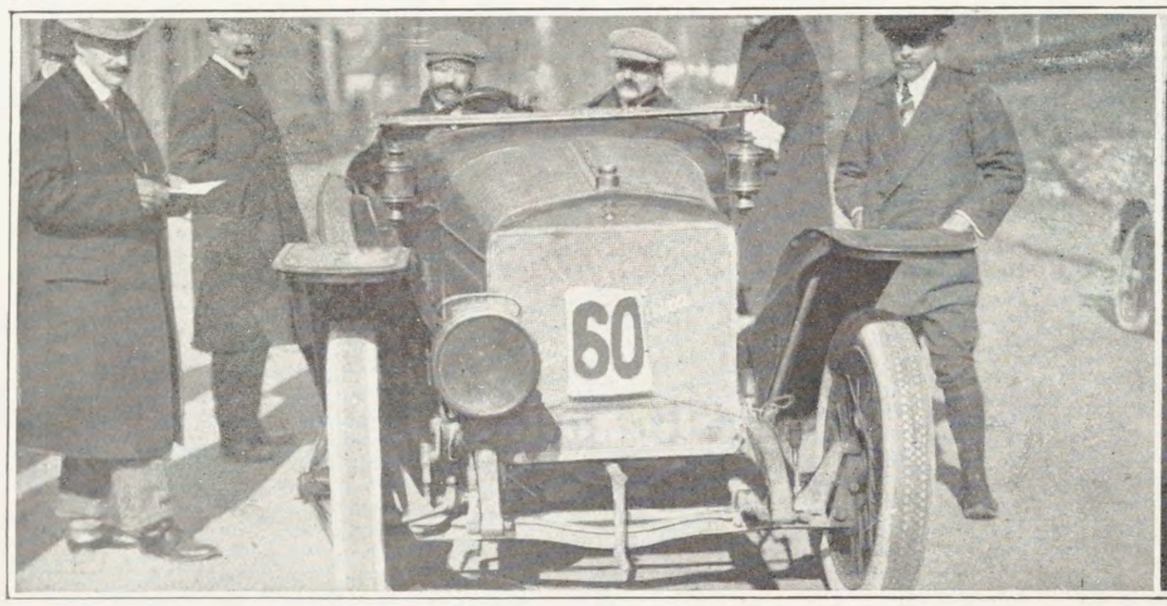
## LES GALLOIS BATTENT LES PARISIENS PAR 12 POINTS A 5

Le Mardi-Gras, le Stade Français recevait sur son terrain du Parc des Princes la fameuse équipe galloise de « Swansea Football Club ». Ce quinze, qui s'est montré cette année le meilleur des clubs gallois, a remporté sur son adversaire parisien une victoire assez aisée, bien que le résultat semble montrer une différence assez légère entre les deux équipes. Les hommes de Swansea n'ont pas joué avec toute l'énergie dont ils étaient capables et ne se sont guère dépensés. Ils ont montré qu'ils possédaient assez la science du rugby, mais l'action personnelle de chacun des équipiers a paru peu efficace. La ligne d'avants de Swansea eut l'avantage en mêlée et dans le jeu ouvert ; elle donna à ses divisions arrières maintes occasions d'attaquer. Celles-ci menèrent l'offensive de façon assez terne et montrèrent une tendance fâcheuse aux attaques obliques. Les deux ailiers gallois, qui cependant parurent les meilleures unités de l'équipe, furent ainsi en grande partie annihilés, car ils se virent en toutes occasions acculés sur leurs lignes de touche par suite de la faiblesse de leurs centres. L'arrière, l'international Bancroft, fit une partie élégante qui eût gagné cependant a être moins fantaisiste. Le jeu gallois s'entremêla de maladresses, de trucs et de fautes, et, somme toute, les dirigeants parisiens n'auront pas à se féliciter d'avoir essayé d'attirer à Paris un team aussi réputé. Il y a loin de cette équipe à la première de ce club qui vint en France et dont les hommes firent dans leurs impeccables maillots blancs une si vive impression sur les débutants que nous étions alors.

Devant cette équipe de classe, mais peu vigoureuse, le Stade fit une partie qui, par rapport à ses derniers matches, fut excellente. On put avec plaisir constater dans la ligne d'avants la rentrée de Communeau. Ce joueur fit une excellente exhibition et amena un fort bel essai, le seul que marqua son club contre les douze points acquis par son adversaire. Combes fit, lui aussi, un joli match et exécuta deux plaquages dans un grand style. Dans son ensemble, le jeu du Stade fut satisfaisant et ce club est à féliciter de trouver en lui-même, à l'heure actuelle, les ressources nécessaires pour fournir des parties aussi honorables.

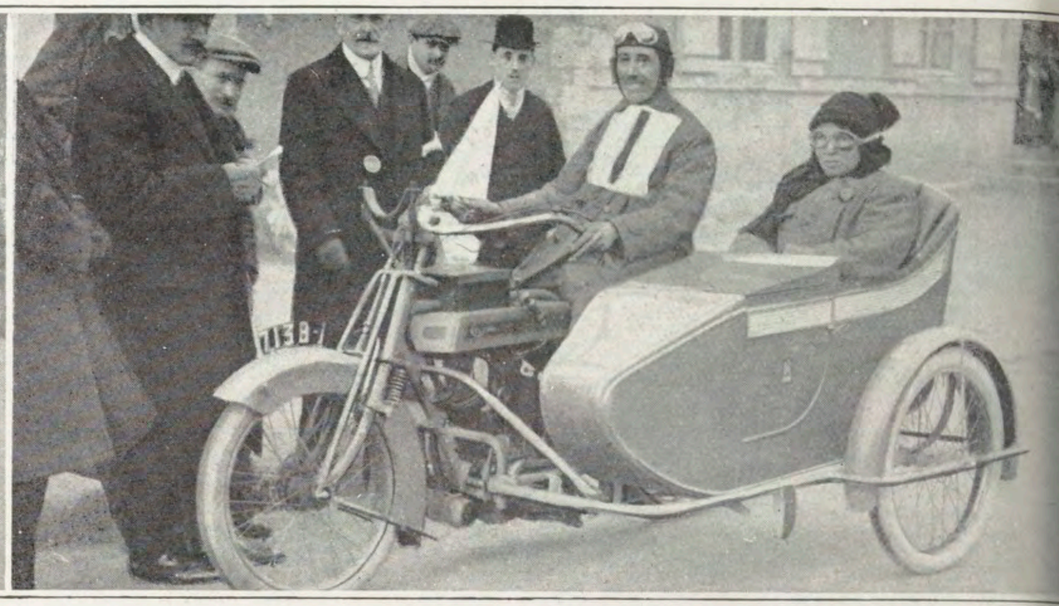
JACQUES DEDET.

**DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO, NOUS DONNERONS LE COMPTE RENDU DU MATCH FRANCE-PAYS DE GALLES.**



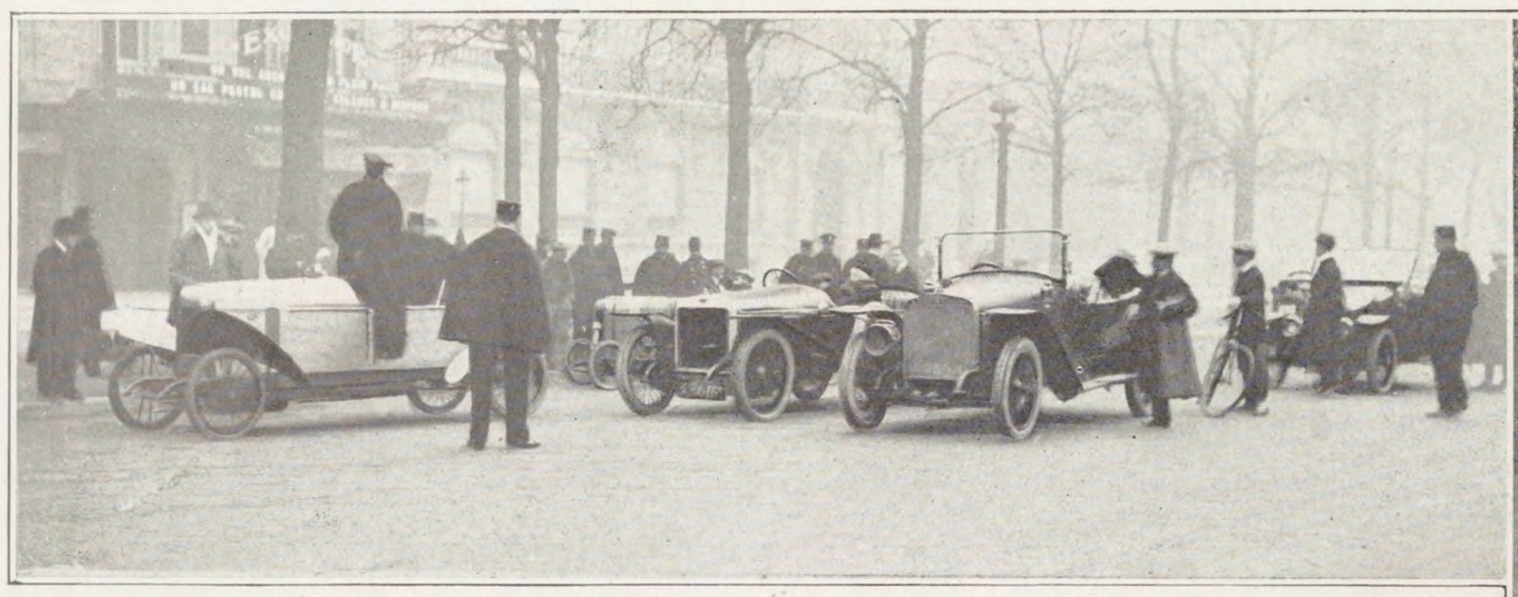

**L'ARRIVÉE DE MASSUGER**

*L'arrivée de Massuger, sur* Hispano-Suiza, *à Orléans, au faubourg Bannier où les dirigeants de l'A.E.C. du Centre assuraient le contrôle.*



**VALPIC A ORLÉANS**

*Valpic, sur son side-car, fit une très belle course, toute de régularité. Il éta dans la première catégorie pour véhicules d'une cylindrée au-dessous de 1 lit. 50*

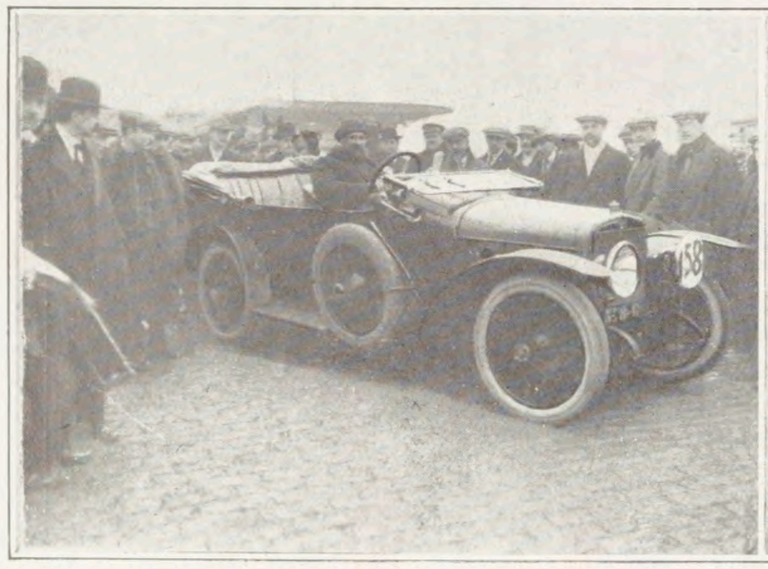


**LE DEPART DEVANT L'HOTEL DE LA " VIE AU GRAND AIR "**

*Les départs officieux étaient donnés devant l'hôtel de la* Vie au Grand Air. *De là, les concurrents se rendaient à la porte d'Orléans. La voiture à gauche est l'*Automobilette *de Coignet dont la course fut splendide.*

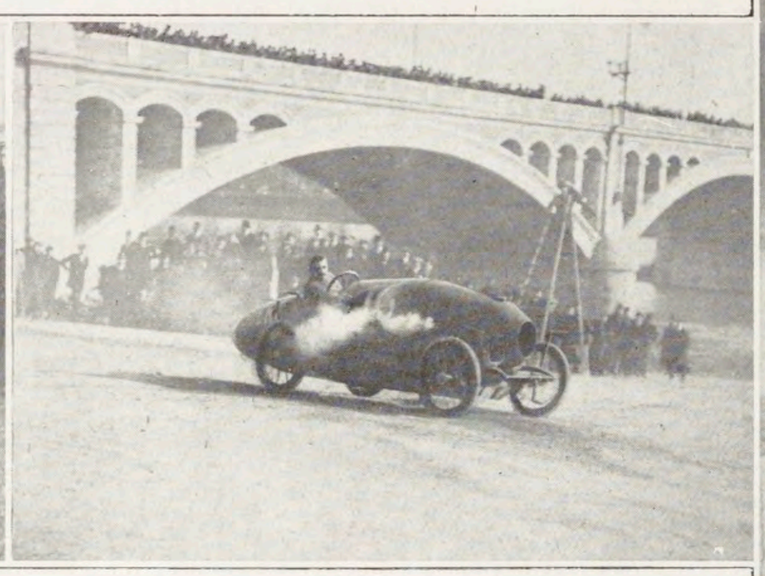
**BARA, VAINQUEU**

*Bara, sur son* Hispano-Suiza, *fut le vainqueur d les 60 derniers en arrière, dans le temps extraor par Bara. Cavé et Massuger, prenaient part au rally rent à une minute les unes des autres à Orléan*



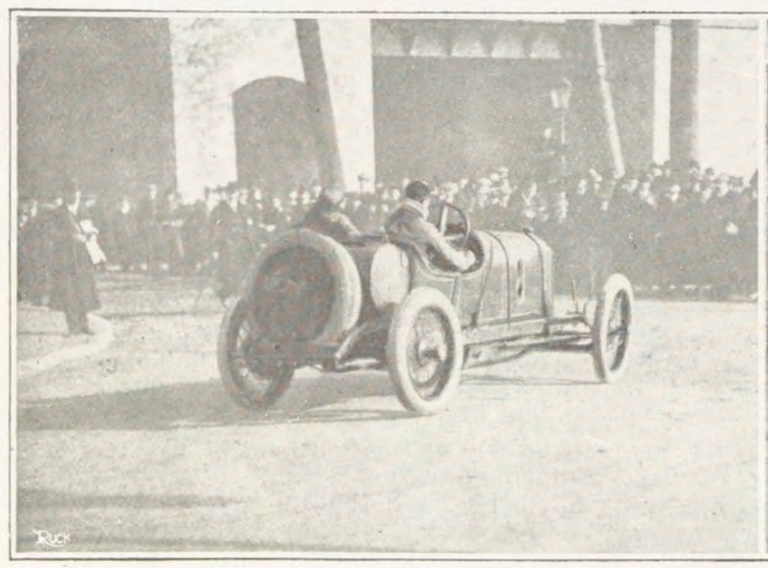
**CAVÉ AU DÉPART**

*Cavé, sur* Hispano-Suiza, *fit une course merveilleuse, confirmant son exploit du rallye Paris-Rouen.*



**SUÈRE DANS LES 500 MÈTRES**

*Comme au Cœur-Volant et comme à Rouen, Suère, sur voiture* Suère, *gagna, à Orléans, sa catégorie.*



**JANNIER EN MARCHE ARRIÈRE**

*Jannier, sur son bolide avec lequel il dépasse 145 kilomètres à l'heure, fit une grosse impression.*

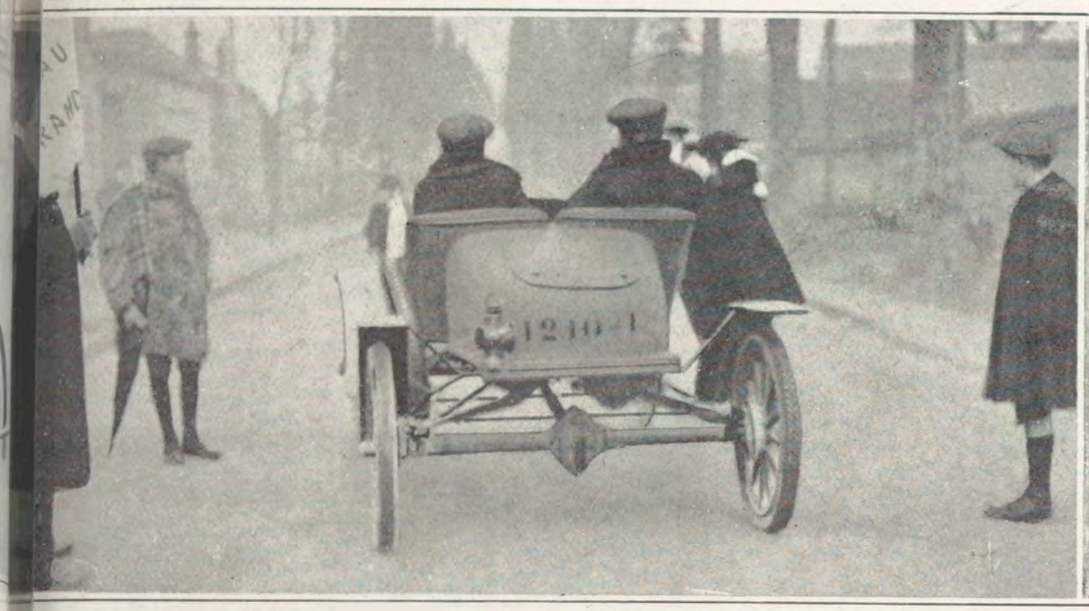
**LAMBERJACK A ORLÉANS**

*Dominique Lamberjack, se classa deuxième de la seconde catégorie, en 1 m. 2 s.* (Voiture Zedel.)

## LE SECOND RALLYE AUTOM

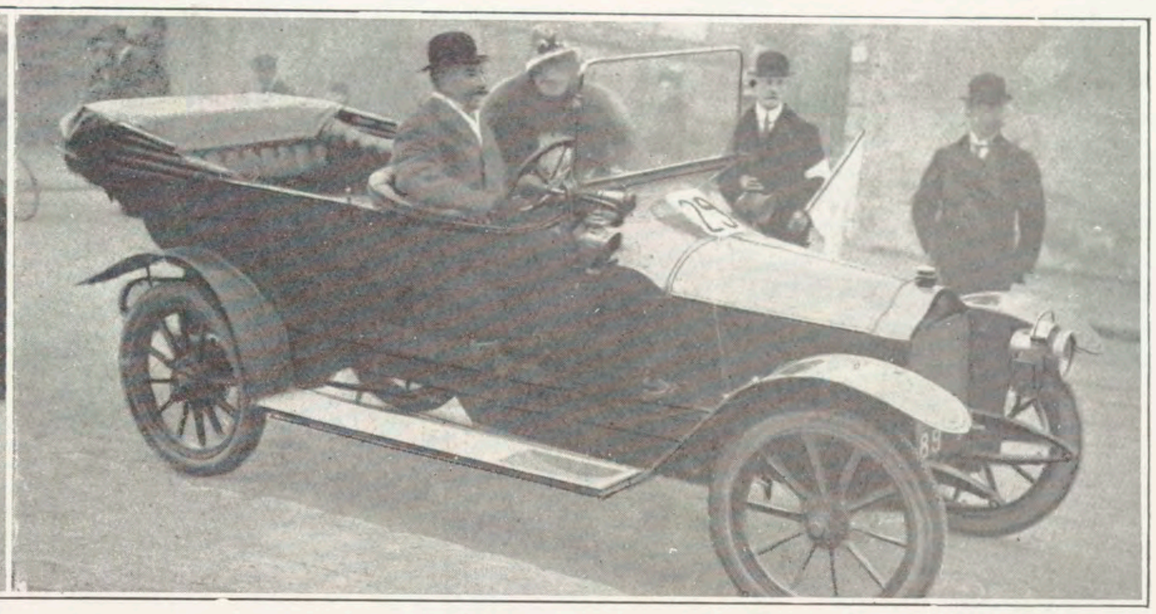
Dimanche dernier, se disputait sur le parcou *Vie au Grand Air.* Il remporta un triomphal succè les délais, 20 prirent part au

(1) Voir l'article p. 208.



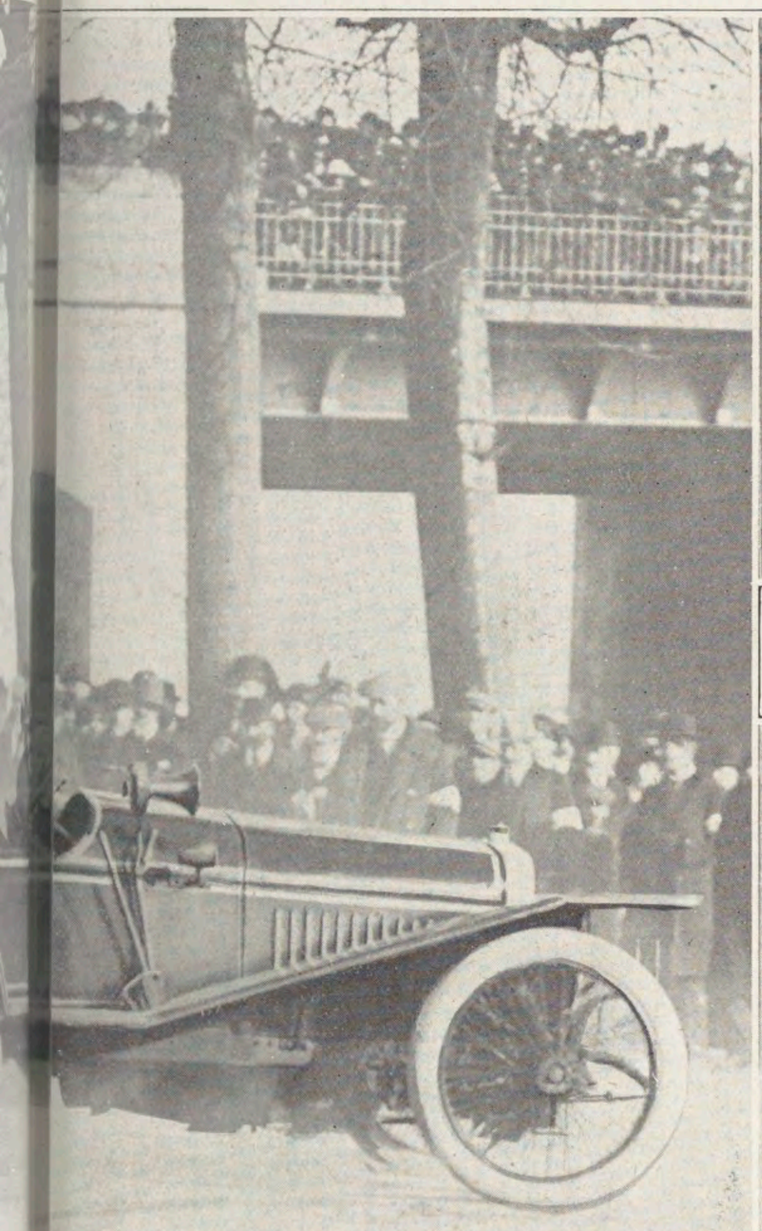
**L'ARRIVÉE DE DEVEUVE**

*Deuve ayant dépassé le contrôle d'arrivée y revint en marche arrière, s'entraînant dé à l'épreuve de l'après-midi dont il gagna la quatrième catégorie en 1 m. 2 s.*



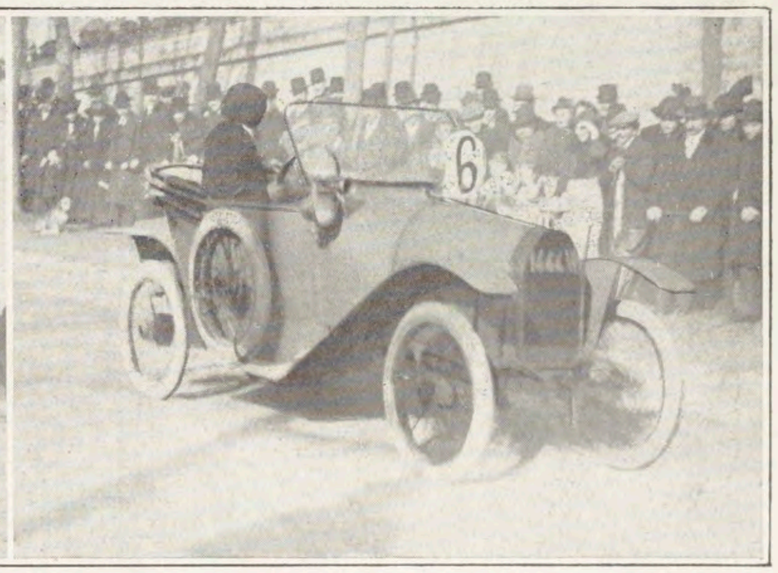
**L'ARRIVÉE DE MAIGNIEN**

*Maignien fit une admirable course prouvant et sa maîtrise de conducteur et la valeur de sa* Delaugère et Clayette, *dont l'arrivée dans sa patrie fut très acclamée.*



**MOUGIN ET LES DEUX VIOLET-BOGEY AU CONTROLE SECRET D'ARTHENAY.**

*Le contrôle secret était installé à Arthenay: les contrôles fixes, à Etampes et à Orléans. Nous donnons une vue du contrôle d'Arthenay où Mougin vient d'arriver avec les deux* Violet-Bogey *conduites par Violet et Duteurtre.*

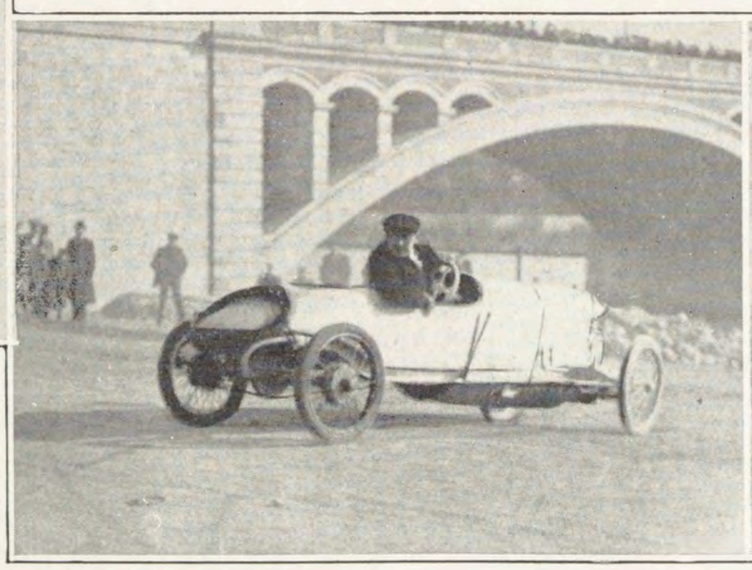


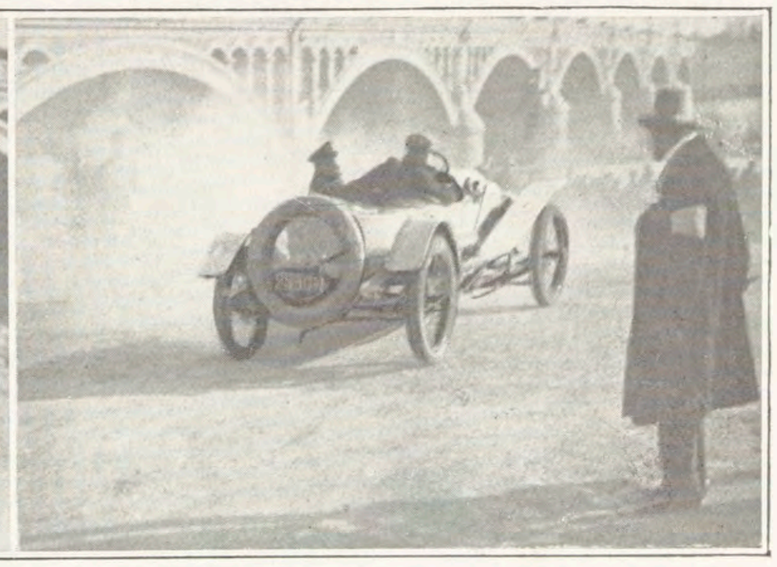
**LALLEMENT, 1er DE LA 3e CATÉGORIE**

*Lallement fit une course extrêmement régulière et se classa 1er de la 3e catégorie, dans les 500 mètres.*

**VIOLET DANS LES 500 MÈTRES**

*Le triomphateur du rallye Paris-Rouen, Violet, sur sa* Violet-Bogey, *gagna en 59 s. la 1re catégorie.*





**LUMET EN MARCHE ARRIÈRE**

*Lumet s'assura la 2e place de la 1re catégorie, en 1 m. 3/5, dans les 500 mètres.*

**PIERRE VIOLET AU VIRAGE**

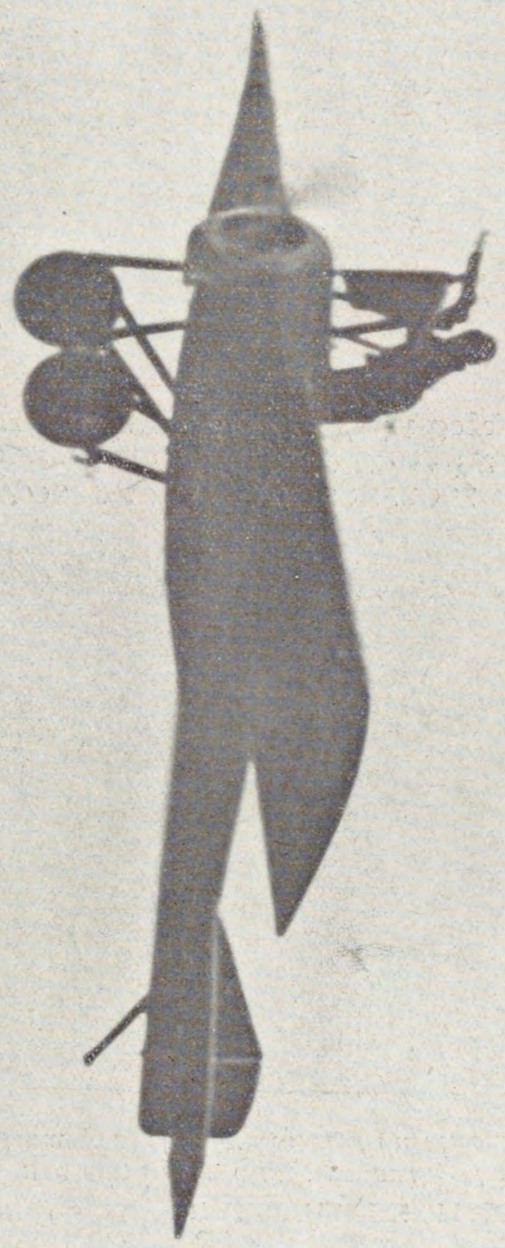
*Pierre Violet s'assura la 3e place de la 5e catégorie, dans les 500 mètres, en 58 s. 3/5.*

**500 MÈTRES**

*...lement général dans l'épreuve des 500 mètres, dont ...e de 48 s. 4/5. Trois* Hispano-Suiza, *conduites ...ls partirent à une minute de différence et arrivè- ...vant ainsi leur merveilleuse régularité.*

## ...LE DE LA *VIE AU GRAND AIR*

...s-Orléans, le second rallye automobile de la ...oncurrents étaient engagés et 29 terminèrent dans ...mètres et 17 se classèrent.



(Photographie Printamp).

**LA MITRAILLEUSE AÉRIENNE EN ACTION**

*Nous donnons la première photographie qui ait été prise pendant le vol de la mitrailleuse que l'ingénieur Béchereau a fait adapter au monoplan de Prévost, le vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett 1913. Ce document est absolument sincère, comme d'ailleurs tous ceux que nous publions dans la* Vie au Grand Air, *d'où nous avons banni les truquages photographiques qui frelatent le sport et trompent le lecteur. C'est à Villacoublay que Maurice Prévost a fait les premières expériences de son avion offensif. Les essais de la mitrailleuse ont naturellement été accomplis à blanc mais les tirs à balles vont commencer dans un de nos camps d'aviation militaire. On voit d'après notre cliché que le tireur est tout à fait à son aise et ne gêne en rien la vue du pilote. Contrairement à ce que certains ont affirmé, ce n'est pas la première fois que les mitrailleuses aériennes sont expérimentées. Depuis un an et demi, le lieutenant Maillefert, au camp de Châlons, a obtenu en biplan des résultats absolument concluants. Ces tentatives successives vont sans doute nous permettre d'avoir d'ici peu une véritable floite aérienne de guerre, grâce à l'impulsion que sait donner à l'aviation militaire le général Bernard.*

**LE DÉPART DU CHAMPION**

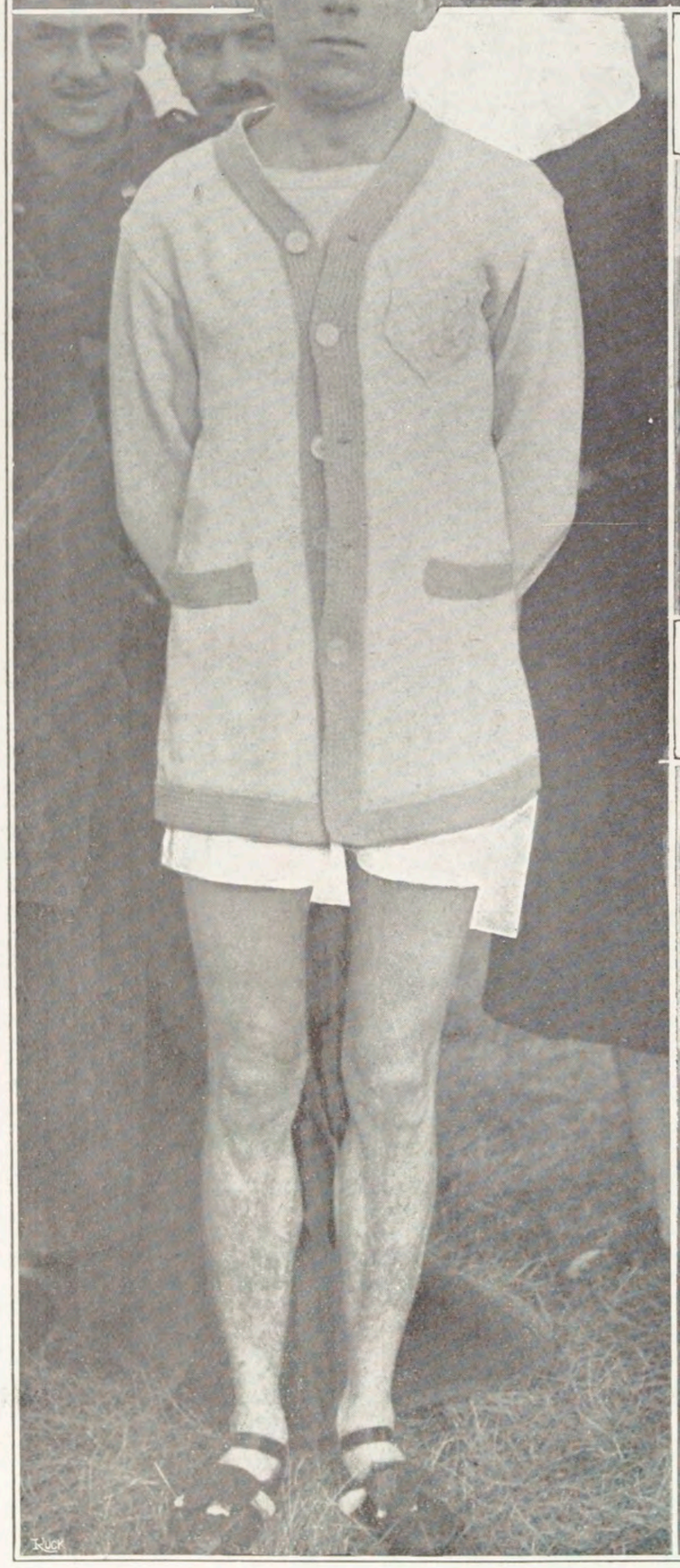
*Le Championnat de France de cross-country s'est disputé dimanche dernier à Juvisy sur un parcours le Metropolitan Club, entre qui se passera l'épreuve, prirent la tête. La victoire et le titre revinrent à Jac merveilleuse, termi*

**KEYSER TOUT SEUL**

*Keyser, après le premier tour de la grande boucle, avait déjà 60 m. sur Bonvicini, 2e, puis 100 m. à la seconde rentrée sur l'aérodrome.*

**BONVI**

*Bonvicini fit preuve d'une gra obligeant Keyser à s'employer*



**JACQUES KEYSER**

*Jacques Keyser prenait la tête dès le départ et lâchait ses concurrents dès la fin du premier tour, montrant une fois de plus qu'il était invincible.*



**LE PELOTON DE TÊTE AU PREMIER TOUR**

*Bonvicini mène avec Keyser devant Grolleau, Dudant, Pouzette, Delloye, et Vignaud. Mais bientôt Keyser va fournir un effort qui lui permettra de lâcher tous ses adversaires.*

**JEAN BOU**

*Jean Bouin, manageait l'équipe d du classement par clubs, résultat re ployés qui ne peuvent*

**RANCE DE CROSS-COUNTRY**

*500. 208 coureurs se rangeaient sous les ordres du starter. Dès le départ, le Racing Club de France et qui, en l'absence de Jean Bouin, ne semblait pas pouvoir être battu. Le Hollandais fit une course m. 39 s. 2/5.*

**X.ME**

*et d'une indomptable énergie bout et battant le 3e de 20 sec.*

**POUZETTE, TROISIÈME**

*Pouzette du C. A. du IVe, se révéla comme un coureur de grand avenir en finissant 3e en 51 m. 9. s. 2/5, battant le 4e, Denis, de 14 secondes.*

**NGER**

*Générale qui prit la 4e place puique ses coureurs sont des emner avec régularité.*

**BONVICINI ET KEYSER**

*C'est la quatrième fois que Keyser gagne le Championnat de France (1907, 1908, 1913, et 1914). La victoire par clubs revint au Metropolitan Club (81 points), devant le Racing Club de France (99 points).*

**BONVICINI**

*Bonvicini fit une très belle course terminant second, à 9 secondes 4/5 seulement de Keyser qu'il menaça jusqu'au bout, succombant de très peu.*

# LES ALLEMANDS ET L'EMPIRE DE L'AIR

PAR GEORGES PRADE

Il est devenu puéril de nier, et à dire vrai d'ailleurs, personne n'y songe plus : l'Allemagne vient de produire, depuis une année, dans l'aviation, le même effort d'ensemble, merveilleusement réglé. merveilleusement calculé, qui l'avait jadis mise à la tête du monde, pour la construction et l'emploi des dirigeables.

Il ne faut pas oublier, en effet, et c'est la base même d'une étude sur l'aviation allemande, que par notre faute, nos tâtonnements, nos indécisions, notre manque de programme et de méthode, l'éparpillement de nos efforts, nous avons laissé d'abord l'Allemagne prendre la tête dans l'aéronautique militaire, c'est-à-dire en matière de dirigeables. La France qui essaie aujourd'hui, en créant des dirigeables de grand cube, de rattraper son retard, fut en effet, un moment, non seulement en avance, mais encore elle fut véritablement la seule nation où l'on avait volé. Pendant quatorze ans, de 1884, époque à laquelle Renard et Krebs exécutèrent leurs vols historiques avec *la France*, jusqu'à 1898, époque à laquelle Santos Dumont commença ses expériences, nous fûmes les seuls, non seulement à avoir volé dans l'air, mais encore à nous en occuper. Les premiers projets allemands datent de 1897 et de 1898. Le premier *Zeppelin* exécuta son premier vol le 2 juillet 1900. Aujourd'hui on sait où nous en sommes.

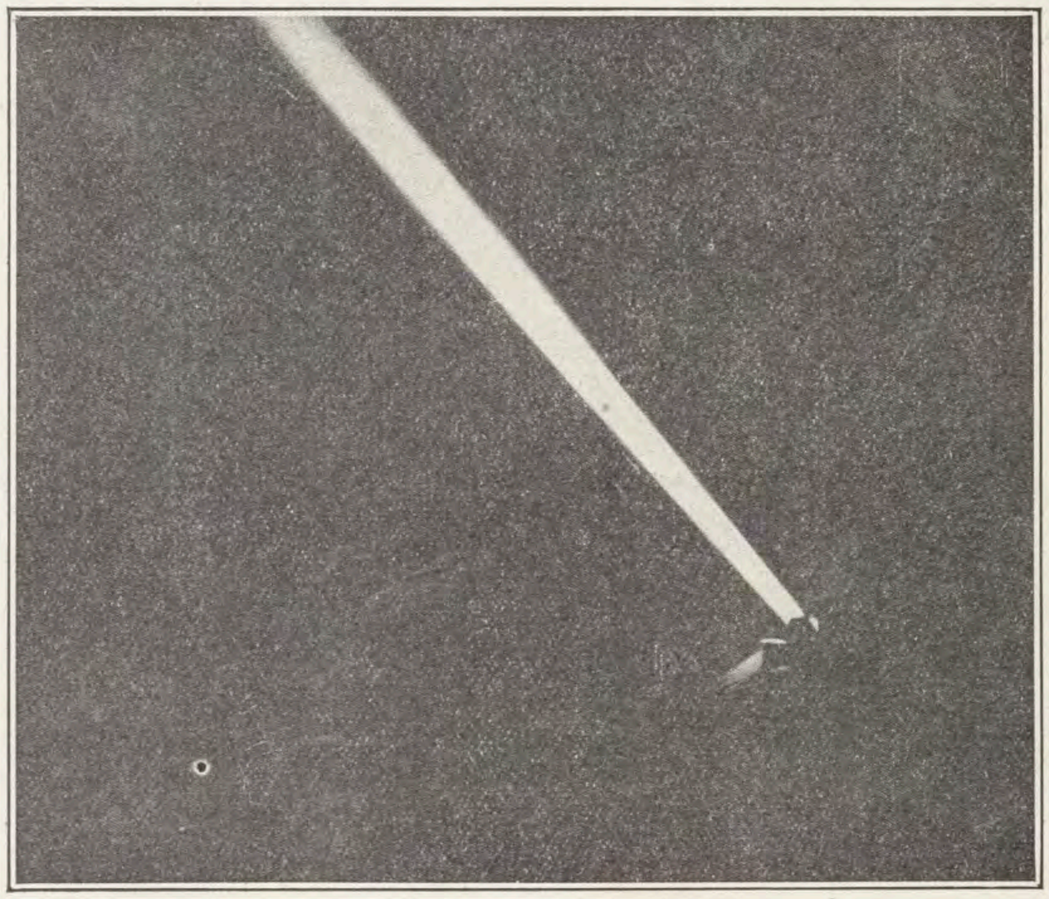
Peut-être l'expérience nous apprendra-t-elle qu'il est temps de nous rendre compte de façon exacte de ce que font nos rivaux, et d'essayer d'en tirer parti, au lieu de nous contenter de nous admirer et de déclarer, ce qui est vrai, que nous avons une avance incontestable, qui nous amène à croire, ce qui est faux, que cette avance sera éternelle.

Qu'on me permette pour préciser ma pensée, et pour indiquer le point où en sont les deux organisations militaires, la nôtre, et la leur, en matière d'aviation, de me servir d'une comparaison.

Figurez-vous deux coureurs dans un handicap. Le premier, c'est nous, parti en avance, est encore en tête, et il semble à l'observateur superficiel qu'il doive être triomphant. Mais l'autre, et il s'agit d'eux cette fois, a regagné du terrain, il revient sur son adversaire, et comme il est animé en ce moment d'une vitesse plus grande que lui, il doit mathématiquement et infailliblement le passer.

A moins que le premier, retrouvant ses brillantes qualités, ne démarre encore une fois et ne lâche son rival.

Dans cette brève étude de l'effort allemand, nous examinerons particulièrement trois points : deux points techniques, la conception et la construction des appareils d'une part, et la conception de la construction des moteurs et des accessoires d'autre part. En troisième lieu l'organisation, comme cette organisation a elle-même pour base une organisation financière de laquelle tout dépend, c'est par ce troisième point que nous allons commencer.



**LA LUEUR DES PHARES ALLEMANDS**

*Les projections du phare installé sur l'un des hangars de l'aérodrome de Weimar. Les lueurs donnent un point de repère merveilleux aux aviateurs.*

En France, les organisations ne manquent pas, peut-être même y en a-t-il un peu trop.

Un récent décret, paru ces jours derniers, vient de réformer l'aéronautique militaire. Attendons de le voir fonctionner pour savoir ce qu'il vaut. L'organisation précédente avait abouti à la plus monstrueuse anarchie qu'il soit possible de rêver. L'aéronautique militaire n'avait qu'une tête, l'inspecteur permanent, qui possédait tous les pouvoirs, et qui n'en avait effectivement aucun. Il était maître sans contrôle à l'intérieur de son inspection, mais il dépendait étroitement, comme un simple général de brigade qu'il était et des directions, et du génie auquel il était rattaché, et du ministre avec lequel il était également en rapport direct, et du cabinet du ministre, et du groupe parlementaire de l'aviation qui rapportait les crédits dont il avait besoin, et du groupe sénatorial de l'aviation, et même enfin de tous les députés qui voulaient bien lui faire l'honneur de s'occuper de lui.

## L'ORGANISATION ALLEMANDE

En Allemagne l'aéronautique militaire dépend uniquement de l'Etat-Major général. Il en est de même en Angleterre. On a très bien fait en France de ne pas créer un corps d'aviateurs éternels, car on est aviateur seulement lorsqu'on vole. Il n'en est pas moins vrai que l'officier aviateur, tenant toujours à son arme, son chef est en rapport avec toutes les armes pour le recrutement de ses hommes.

Au point de vue civil, même diversité. L'Aéro Club de France devrait être la seule société reconnue, ayant pouvoir sur l'aéronautique. A côté de lui, voici l'Automobile Club de France, qui ne s'est jamais occupé de l'aviation, et qui sous prétexte que l'aéroplane comporte des moteurs, qui ne sont d'ailleurs pas en France des moteurs d'automobiles, partage avec l'Aéro Club les pouvoirs sportifs, en aboutissant à une Commission Sportive Aéronautique, pouvoir sportif suprême, composé en nombre égal de délégués de chaque club. Si bien que lorsque l'Automobile Club de France veut correspondre avec un club étranger, ou bien même la Commission Sportive Aéronautique, ils sont obligés de passer par l'Aéro Club qui a l'air d'être ainsi leur supérieur. En revanche lorsque l'Aéro Club organise une course, il en soumet le règlement à la Commission Sportive Aéronautique. A côté nous avons encore la Ligue Nationale Aérienne qui s'occupe d'encourager les voyages, les découvertes nouvelles. Nous avons l'Association Générale Aéronautique, qui vient de se fondre avec le Comité National d'Aviation dont le but avait été l'ouverture d'une souscription. Nous avons l'Aéronautique Club qui forme des pilotes militaires. Nous avons l'Union pour la sécurité en aéroplane, dispensatrice du prix de 400.000 francs, sans compter la Société de navigation aérienne. Il n'y a malheureusement plus autant de maisons à encourager. Au point de vue technique même division. Laboratoire de Chalais-Meudon, réservé à l'armée, mais qui expérimente la fabrication des usines civiles, n'a aucun lien avec les fondations civiles. Il n'en a d'ailleurs aucune avec l'autre Laboratoire Militaire, celui de Vincennes. Si vous voulez connaître les défauts de Chalais-Meudon, adressez-vous à Vincennes et réciproquement.

Dans le civil nous avons la création Deutsch de la Meurthe à Saint-Cyr, ateliers d'expérimentation et cours. Nous avons le laboratoire Eiffel, qui ne communique rien à Saint-Cyr et se garde bien de rien lui demander. Nous avons la remarquable fondation Zaharoff à la Sorbonne, avec le cours de M. Marchis. Nous avons la Société des Ingénieurs civils. Nous avons surtout une effroyable pétaudière dans laquelle chacun tire à soi et tire à boulets rouges sur le voisin et qui vient d'aboutir à ce piteux spectacle d'un prix de 400.000 francs destiné à récompenser la sécurité en aéroplane, et au sujet duquel personne n'est d'accord, si ce n'est pour déclarer qu'il est impossible de le décerner d'après le règlement choisi par ceux-là mêmes qui le critiquent. Et l'on se plaint de ne plus avoir d'argent ! Il y en a, et aussitôt on le réserve.

En Allemagne il n'y a qu'un pouvoir, un seul, celui du Deutscher Luftfahrer-Verband à Berlin, qui a syndiqué, sans aucune exception, tous les Aéro Clubs, toutes les sociétés d'aviateurs, toutes les sociétés d'encouragement quelles qu'elles soient d'Allemagne. A l'heure actuelle, le Verband représente (fin janvier 1914) quatre-vingt onze sociétés allemandes, qui sont groupées en différents cartels, c'est-à-dire sous-associations. Le cartel des Aéro Clubs et Automobile Clubs Impériaux, le Verband des associations de l'Allemagne centrale, le Verband du groupe Nord-Ouest, le Verband du groupe Est, le Verband des sociétés de la région du Rhin, l'Association saxonne, le Verband du groupe Sud, le Verband du groupe Sud-Ouest, et enfin le Verband du groupe Ouest. Le Verband a seul autorité sur toute l'Allemagne, et il correspond directement avec tous les clubs, placés sous lui, pour les mettre en rapport avec toute autre organisation générale qui prend contact avec l'aviation allemande.

Il règle le calendrier allemand et le calendrier étranger dans ses rapports avec l'Allemagne.

A la dernière réunion du calendrier français, à l'Aéro Club de France, la Commission Sportive Aéronautique, pouvoir français, put, le 14 février, enregistrer les dates fermes du Rallye Aérien de Monaco, de la Coupe Schneider à Monaco et de la Coupe Bennett. Pour le reste, course Paris- Londres, concours d'hydroaéroplanes sur la Manche et sur l'Océan, on se contenta d'indiquer des dates possibles, sans engagement positif et sans programme.

Le 15 janvier, c'est-à-dire un mois auparavant, le Verband allemand avait publié son calendrier définitif pour 1914, calendrier comportant les dates, les programmes et les prix de toute la saison. Le voici :

17-25 mai, Coupe du Prince Henri dans l'Allemagne de l'Ouest et du Rhin.
30 mai-6 juin, Concours Berlin-Leipzig-Dresde.
14-21 juin, Coupe de la Prusse orientale.
12-19 juillet, semaine de Gelsen-Kirchen.
1-9 août, Concours d'hydroaéroplanes de Warnemunde (mer Baltique).
27 septembre-4 octobre, Semaine de Berlin et Tour de Berlin.
10-15 octobre, Coupe du Sud de l'Allemagne.

Toutes ces épreuves sont organisées directement par le D. L. V. En plus on note les manifestations suivantes organisées par des Associations sous le contrôle du Verband :

24-29 mai, Concours d'hydroaéroplanes sur le lac de Constance.
14-21 juin, épreuve de l'Aéro Club de Silésie.
16-23 août, Semaine de Dresde.
10-11 octobre, Meeting de Leipzig.

Deux de ces épreuves, les deux concours d'hydroaéroplanes, sont dotées de plus de 200.000 marks de prix, dont le détail, avec les souscriptions et l'emploi des sommes était déjà publié le mois dernier.

Cette première organisation sportive faite, nette, classée, prévue d'avance, il ne reste plus qu'à s'occuper de favoriser les pilotes, et les fabricants d'appareils et de moteurs.

Ici le Verband s'appuie sur ce qu'on a appelé en Allemagne le *National Flug Spende*, c'est-à-dire sur le fonds national d'aviation, souscription ouverte, en 1912, sur l'initiative du prince Henri de Prusse, à la suite de la souscription française du Comité National. Mais tandis que le Comité National français offrait à l'armée des appareils et des terrains, le Comité National allemand, mieux inspiré à notre avis, et faisant œuvre d'encouragement plus réelle et surtout

plus durable, consacrait son argent (9 millions) à la fondation de prix, destinés à servir d'émulation aux pilotes et aux constructeurs, de primes permettant aux pilotes, ayant leur brevet, de vivre tout en continuant à voler, de facilités, telles que la création de hangars, le soulagement dans les primes d'assurances, dont la moitié est payée par les fonds communs et la moitié par les aviateurs, bref le *National Flug Spende* faisait vivre l'aviation allemande.

Les résultats ne se sont pas fait attendre. L'Empereur avait d'ailleurs donné l'exemple en dotant lui-même, par deux fois, de 200.000 marks, c'est-à-dire au total d'un demi-million des concours de moteurs d'aviation. Le premier, réservé aux moteurs à refroidissement par eau, aboutit à la création des engins avec lesquels Stoeffler, Ingold, Langer ont battu les records du monde de distance avec et sans escale. Le second qui commence cette année récompensera à la fois les moteurs à refroidissement par eau et par air.

La grande fondation, pour les vols de 24 heures, avec 100.000 marks de prix au premier et 300.000 marks de prix au total, créa de toutes pièces l'organisme des vols de nuit, pilotes entraînés, appareils sûrs, réguliers, éclairés la nuit, aérodromes éclairés par des phares et par des lampes électriques placées sur le sol.

Dans un article paru en tête du dernier numéro du grand journal anglais *The Flight*, et intitulé *German Versus British Patriotism, a sorry comparison*, notre confrère soulignait l'œuvre du *National Flug Spende* et du Verband allemand.

400.000 francs ont été distribués pour les records de 24 heures, dont 125.000 au vainqueur Stœffler, et 75.000 francs au second Schlegel qui ont battu tous les deux, grâce à leurs vols de nuit, le record de Brindejonc des Moulinais. Une autre somme de 625.000 francs a été distribuée en prix divers aux aviateurs allemands en 1913. Une prime de 1.250 francs est payée à chaque pilote allemand qui fait un premier vol d'une heure sans arrêt, avec une prime de 625 francs pour chaque passager qu'il emmène. Pour chaque heure supplémentaire, sans arrêt, et pour chaque passager, une autre prime de 1.250 et de 625 francs. Le pilote qui établit pour l'Allemagne le record de plus de 6 heures sans arrêt reçoit, tant qu'il est recordman, une rente mensuelle de 2.500 francs. Le pilote qui exécute le plus long vol au-dessus de la campagne, avec un minimum de 600 kilomètres, dans les 24 heures, reçoit dans les mêmes conditions une rente mensuelle de 5.000 francs. Six pilotes ont reçu ainsi successivement une rente mensuelle de 2.500 francs, jusqu'aux derniers vols de 14 heures et de 16 heures.

Le *National Flug Spende* donne une prime annuelle de 50 000 francs à chaque usine d'aéroplanes qui prend l'engagement d'entretenir et d'entraîner un minimum de cinq pilotes par an. Le fonctionnement des assurances, en France et en Allemagne, à l'heure actuelle, accuse les différences suivantes :

En France, on ne peut s'assurer que sur la mort ou les infirmités. Le pilote doit payer lui-même toute la prime, et payer un an d'avance. Les taux les plus favorables sont actuellement de 75 pour 1.000, Un pilote qui veut s'assurer pour 50.000 francs en cas de mort, 50.000 francs en cas d'infirmités graves doit donc payer en France, chaque année et d'avance, 7.500 francs par an. La majorité des pilotes français est hors d'état financièrement de s'assurer elle-même.

En Allemagne, le *National Flug Spende* paie la moitié de la prime. Les Compagnies allemandes, qui ont reçu le mot d'ordre de l'Etat, consentent trois systèmes de primes : mort, infirmités graves, indemnités journalières. On n'exige qu'un trimestre d'avance, et le taux consenti par les assurances laisse à l'aviateur pour le triple risque, avec 50.000 francs par risque, une somme annuelle de 2.500 francs à payer, soit 625 francs d'avance, par trimestre, au lieu que l'aviateur français doit d'abord verser, pour un double risque seulement, 7.500 francs.

Mais dans toutes les fêtes, réunions, concours d'aviation; il est prélevé 1 0/0 de la recette en vue de cet encouragement aux assurances. En France, l'Assistance Publique prélève bien, et il semble pourtant que l'aviation offre par elle-même assez de blessés, sans qu'elle ait besoin de payer les autres maladies.

En 1913, le *National Flug Spende*, en rentes, prix, bourses de pilotes, encouragement aux usines, prix d'épreuves, établissement d'aérodromes, recherches scientifiques, a déboursé 2.200,000 francs, et il reste dans le trésor 6.750.000 francs.

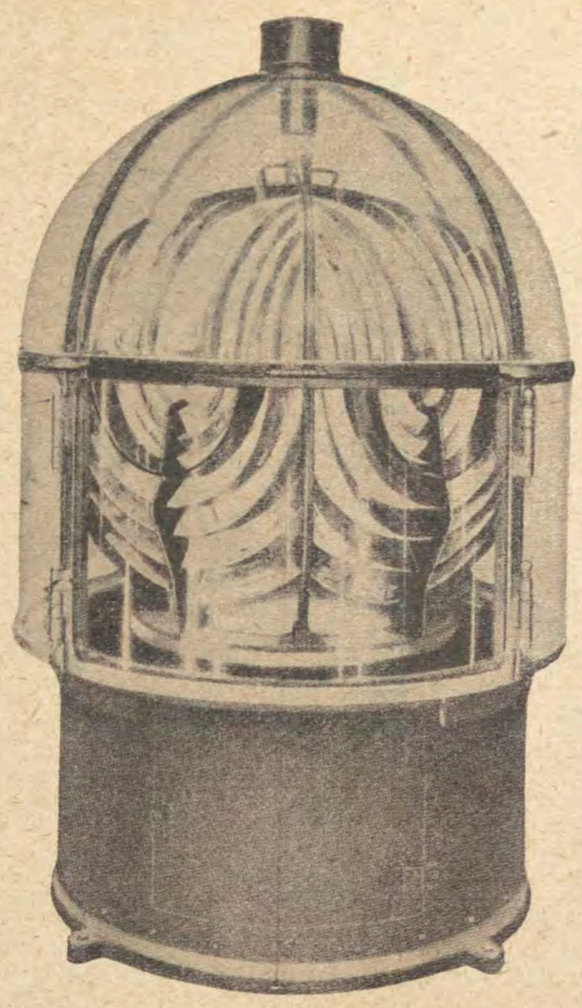
Le budget pour 1914 prévoit une dépense totale d'environ 1.700,000 francs parmi lesquels nous pouvons noter 375.000 francs pour les épreuves de longue distance, 125.000 francs pour les épreuves coloniales, 300.000 francs pour le concours de moteurs, 150.000 francs pour une épreuve d'hydroaéroplanes, et 300.000 francs pour la fondation d'une station d'hydroaéroplanes dans la Baltique.

Aussi, en fin janvier, le D. L. V. délivrait le brevet d'aviateur civil portant le numéro 667, et dans ce nombre ne sont pas compris les pilotes militaires.

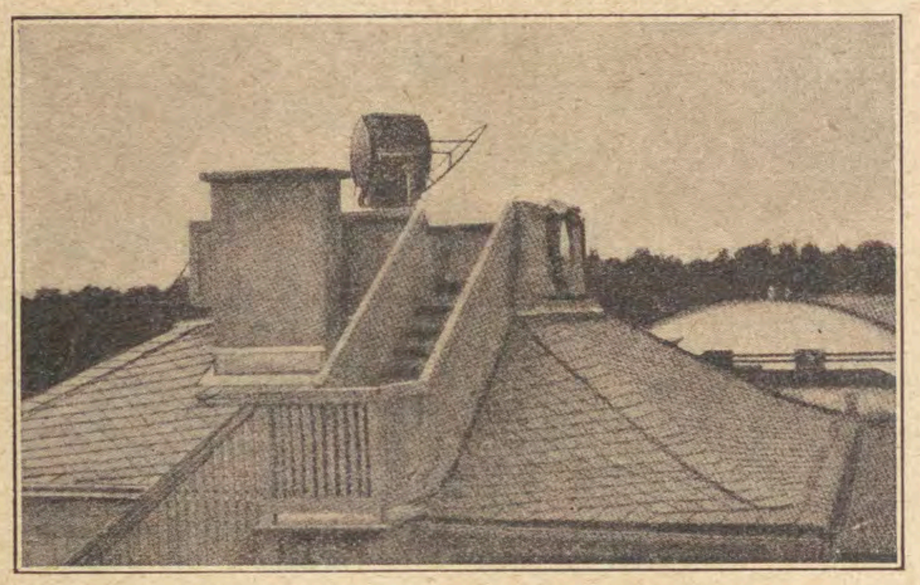
Le 11 février il était délivé, pour ce seul jour, six brevets d'aviateurs allemands et un brevet de pilote de dirigeable, et la première semaine de février, comportait 14 brevets.

A l'Aérodrome de Johannisthal, près de Berlin, on avait exécuté en 1912, 1.966 heures de vol., en 1913, on y exécuta 4.096 heures de vol, représentant un total de 36.817 vols. Le mois d'octobre vit, en outre, 4.732 vols dans ce seul aérodrome allemand, contre 2.537 vols dans le mois correspondant de 1912.

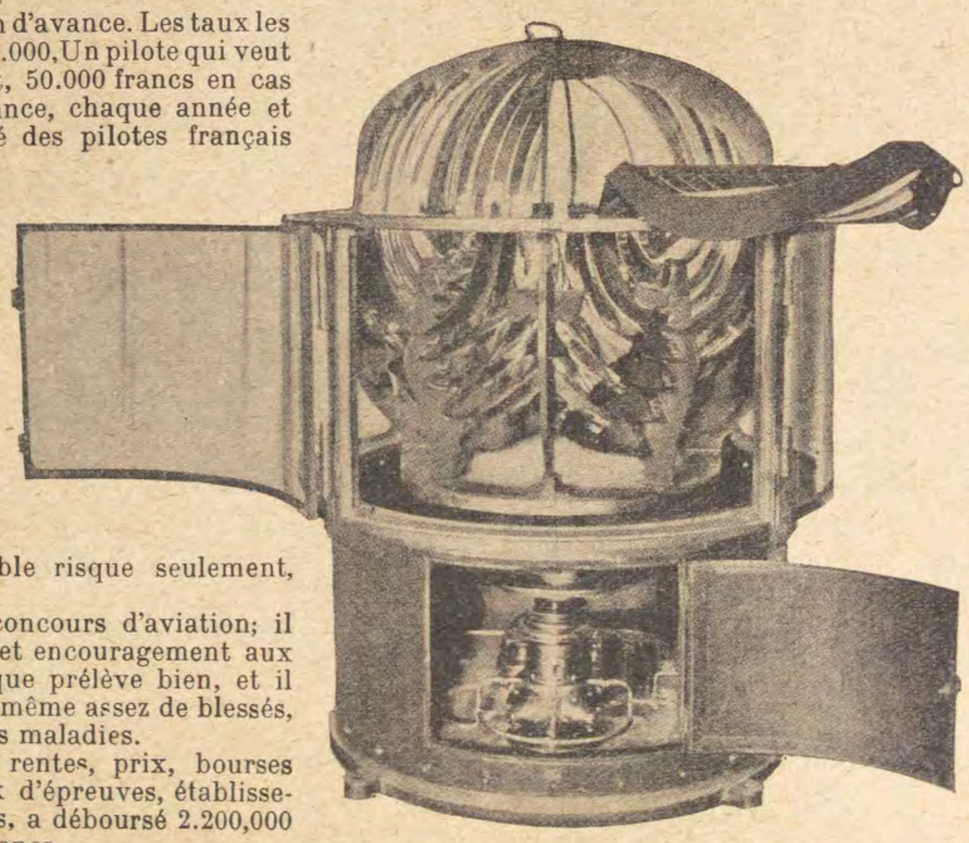
A l'heure actuelle, l'Allemagne compte *43 flugfeld* ou aérodromes, qui sont déjà munis de 20 phares de nuit. L'armée possède à elle seule vingt-deux aérodromes dont quelques-uns sont en même temps organisés pour les dirigeables. La marine dispose de 36 hydroaéroplanes, ce qui est exactement six fois plus que la marine française. Il est vrai que l'Angleterre en posséde plus de 120.



**LES PHARES ALLEMANDS**
*Modèle des phares employés dans les aérodromes allemands pour les vols de nuit.*



**INSTALLATION DES PHARES**
*Poste établi sur les hangars de presque tous les aérodromes allemands. C'est là que se trouvent les phares pour aviateurs.*



**UN PHARE OUVERT**
*Ce document montre les détails d'un phare électrique pour aérodrome, lorsqu'il est ouvert On se rend compte de sa puissance.*

## LES PHARES AÉRIENS

Chacun des 43 aérodromes possède des hangars de type identique, robustes, bâtis en charpente de fer, et crépis en plâtre, avec salon des aviateurs, bureau central pour la station. Chaque *flugplatz* a ce qu'on appelle son carton, plaquette comportant le plan de la station, de la ville qui l'avoisine, le plan de l'aérodrome, et toutes les adresses nécessaires dans la ville, adresses militaires et civiles, avec numéro de téléphone, bref une organisation complète. Tous les aérodromes sont reliés par téléphone, et l'un de nos compatriotes, M. Gaubert, l'aviateur bien connu, qui assistait à Mulhouse, au champ d'aviation de Habsheim, au dernier record d'Ingold, sur le biplan Aviatic, nous fit part de sa stupéfaction. Ingold n'avait pas besoin d'atterrir. En passant au-dessus de chaque aérodrome, il laissait simplement tomber une fiche placée dans un étui en fer et munie de tickets officiels permettant le contrôle. Moins d'une demi-heure après son passage à l'aérodrome, on en était informé à Mulhouse, à l'Aérodrome Aviatic.

Lorsque la nuit vint, tous les aérodromes allemands, prévenus, allumèrent leurs phares, et ceux d'entre eux qui possèdent le système de repérage lumineux sur le sol, comme Johannisthal, le firent fonctionner.

Pour atterrir la nuit, sur l'aérodrome, à son centre, dans le meilleur emplacement, à la surface du sol, affleure une plaque de verre blanche, d'un mètre carré, vivement éclairée par en-dessous avec un groupe très puissant de lampes électriques blanches. Ce groupe électrique est toujours allumé la nuit, il indique l'endroit où le pilote doit commencer son atterrissage. Autour de cette plaque blanche, et formant un carré, à environ 80 mètres de distance du centre, sont quatre groupes de lampes électriques, placés sous des verres rouges, affleurant le sol eux aussi, et, comme le groupe central, visibles d'en haut. Un de ces groupes est au Nord, l'autre à l'Est, le troisième au Sud et le quatrième à l'Ouest. Ces lampes sont tantôt éteintes, tantôt allumées, d'après le dispositif suivant. Elles sont reliées par une canalisation électrique souterraine à un pylone élevé placé vers les hangars d'aviation. Ce pylone comporte un anémomètre mesurant la vitesse du vent, une girouette en donnant la direction, et un appareil de distribution électrique.

Si le vent souffle du Nord, l'anémomètre met le contact avec les lampes rouges, et la girouette, indiquant que le vent vient du Nord, fait passer le courant dans le fil qui aboutit à la lampe placée au Nord, et qui est seule éclairée, avec le groupe central blanc. L'aviateur n'a donc qu'à se poser suivant la ligne ainsi indiquée par les deux lumières, blanche et rouge. Le vent vient-il du nord-est, les deux lampes du nord et de l'est sont allumées. Le vent est-il nul ou insuffisant, l'anémomètre n'agit pas, et seule la plaque blanche est allumée. Notez que cet appareil, fut proposé chez nous par un de nos officiers aviateurs huit mois avant d'être adopté en Allemagne!

GEORGES PRADE.

# LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

## RÉPONSES AUX QUESTIONS POSEES

### SUR L'EMPLOI DES AVIONS EN TEMPS DE GUERRE

*1° Lequel du biplan ou du monoplan serait appelé à rendre le plus de services au cours d'une guerre ?*

*2° Est-il vrai qu'on peut adapter une mitrailleuse à l'avant d'un biplan ? A-t-on fait des essais ? Et quels résultats ont-ils donnés ?*

*3° A combien se monte la somme qu'on doit verser pour apprendre à voler ?*

*4° A partir de quel âge est-on admis dans une école d'aviation comme élève ?*

*5° Faut-il beaucoup de temps pour apprendre à voler à un garçon dégourdi, instruit et qui est décidé dans ce qu'il va entreprendre ?*

A. SAVARIA.
*Le Caire.*

1° Il est absolument impossible de répondre à la première question de M. Savaria, pour l'excellente raison que les deux types d'appareils répondent à des buts totalement différents, qu'ils pourront d'ailleurs atteindre aussi parfaitement l'un que l'autre.

Remarquons d'abord, pour la mille et unième fois, que monoplans et multiplans sont absolument identiques au point de vue purement technique ; le mode de construction et de disposition des voilures diffère seul.

Ceci posé, nous pouvons exposer succinctement le rôle qui serait dévolu au biplan et au monoplan en temps de guerre.

L'avion léger, rapide, facilement transportable et peu encombrant, sera nécessairement monoplan. A lui reviendront les reconnaissances de faible durée, le repérage des tirs d'artillerie, et au besoin la transmission d'ordres. Il sera le plus souvent monoplace, comptera parfois deux places, mais jamais plus.

L'appareil destiné aux grandes reconnaissances, ou à qui pourra être confiée la mission de détruire certains bâtiments, ouvrages d'art, ou même les dirigeables ennemis, sera forcément lourd. Il comportera en effet un blindage des parties essentielles, un armement composé d'une mitrailleuse et de projectiles moyens, un approvisionnement en essence et huile assez considérable, deux sièges pour le pilote et l'observateur-tireur, un moteur puissant. On comprend que son poids atteindra tout près d'une tonne et demie et qu'il lui faudra une importante surface de voilure

Le *destroyer aérien*, ou avion offensif, sera donc multiplan.

D'ailleurs pour tout ce qui concerne ce délicat sujet, il suffit de lire le remarquable travail de Jacques Mortane sur l'aviation militaire dans *L'Aéronautique*, publié par la librairie Pierre Lafitte.

2° Il est parfaitement exact qu'on peut assez aisément monter une mitrailleuse à l'avant d'un biplan, comme l'a fait le lieutenant Maillefert, quand, bien entendu, celui-ci est à hélice propulsive, c'est-à-dire placée à l'arrière. Dans le cas contraire, le champ du tir serait très notablement restreint par l'hélice (c'est ce qui explique la difficulté d'armer les monoplans, à moins d'employer un dispositif comme sur l'appareil de Prévost).

3° Il faut compter de 3 à 4.000 francs, tout compris : apprentissage, forfait de casse, assurance contre accidents aux tiers, fournitures comprises. L'apprentissage seul coûte en moyenne 1.000 fr ; l'assurance 150 francs par mois; la casse : 2.000 francs. Ajoutez à ces frais les dépenses de séjour.

4° Les mineurs ne sont admis qu'avec le consentement écrit de leurs parents; mais il n'y a pas de limite d'âge.

5° Le temps de l'apprentissage peut varier de quelques jours à 6 mois suivant les aptitudes physiques et morales: il est difficile de donner une moyenne.

ANDRÉ C., *aviateur, Châlons.*

### POUR BATTRE UN RECORD MONDIAL ET BOXER

*Voudriez-vous avoir la bonté de me faire savoir les conditions que je devrais remplir si je voulais battre un record mondial, un 100 mètres de course à pied ? Qui devrais-je aviser pour que, au cas où je réussirais à battre le record ci-dessus, ce record soit valable ?*

*Veuillez me faire savoir aussi s'il n'y a pas un professeur de boxe à Saint-Pétersbourg, et si vous connaissez son adresse.*

UN ABONNÉ DE RUSSIE.

1° Pour battre un record du monde et que cette performance soit homologuée, il est nécessaire de s'assurer de la présence d'un chronométreur officiel, reconnu par le pouvoir sportif régissant le sport athlétique du pays où l'on se trouve.

Ce record, contrôlé par ledit chronométreur, ayant été homologué par le pouvoir sportif national, est notifié à la Fédération Internationale qui le reconnaît à son tour si tout a été fait régulièrement.

2° Il vous est aisé, puisque vous êtes en Russie, de savoir s'il y a des professeurs de boxe à Saint-Pétersbourg. Nous ne pouvons vous donner d'adresse particulière; mais ce qu'il y a de certain, c'est que Saint-Pétersbourg compte quelques clubs ou salles de boxe.

N. B. — En France, un record n'est homologable que s'il est établi sur des distances rigoureusement contrôlées, si les temps ont été pris par un chronométreur reconnu par l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétique (U. S. F. S. A.) et si un délégué du comité régional a assisté à la tentative.

F. E.,
*Fontenay-sous-Bois*

### STABILISATEURS ET PARACHUTES

*Je vous serais reconnaissant de publier ces quelques lignes dans votre* Questionnaire Sportif :

*1° Quelle différence existe-t-il entre le stabilisateur Orville Wright et celui d'Albert Moreau ?*

*2° Quel est le meilleur ?*

*3° Pourquoi ne récompense-t-on pas A. Moreau de sa découverte comme il le mérite ? A-t-il pris un brevet et est-il à l'abri des attaques d'Orville Wright ? Ne verrons-nous pas se renouveler ces pénibles incidents dont Paulhan et Glenn H. Curtis ont été victimes lors des meetings d'Amérique ?*

*4° Peut-on me donner des nouvelles du parachute que Pégoud a expérimenté à l'aérodrome Blériot ? Pourquoi les expériences n'ont pas été renouvelées, et ce parachute répond-il aux besoins actuels des aviateurs ?*

ALBERT BONNEAU,
*Hôtel de l'Europe,*
*Bourg-en-Bresse.*

1° Il existe de nombreuses différences entre les stabilisateurs Wright et Moreau.

Le Moreau fait partie intégrante de l'appareil et ne peut en être séparé. De plus, il ne fait appel à aucun organe mécanique accessoire ni à un servo-moteur quelconque ; d'autre part, il est extrêmement simple et absolument soustrait à tout déréglage. Son plus grand tort est d'avoir été inventé, construit et expérimenté par un Français... et qui plus est par un Français sans diplômes et sans argent.

Le Wright est un organisme assez délicat et compliqué, composé d'une surface anémométrique et d'une tige pendulaire, agissant sur un servo-moteur, lequel agit ensuite sur les gouvernes. Il a le grand mérite d'être placé sous l'égide d'un nom dont la réputation est mondiale, et construit par un homme fortuné.

2° Le meilleur ? Bien délicat d'affirmer positivement en faveur de l'un ou l'autre. Cependant, nous pouvons dire que le Moreau a fait ses preuves depuis 3 ans par plus de 2.000 vols sans aucun accident, tandis que le Wright vole depuis trois mois. Enfin, nous avons vu le premier, nous l'avons expérimenté et l'avons jugé par expérience ; tandis que nous ne connaissons le second que par ouï-dire, et les renseignements de certains témoins, aviateurs américains cependant, ne sont pas des plus favorables.

D'ailleurs, pour plus amples renseignements, relisez la *Vie au Grand Air*. Vous y verrez ce que l'on peut faire avec le Moreau.

3° Moreau vient d'être fait chevalier de la Légion d'honneur : c'est non seulement une fort belle récompense pour sa vie d'honnêteté et de labeur, mais encore cela constitue une magnifique consécration officielle de la valeur de son œuvre. Il ne lui manque plus que l'argent. Mais on ne peut tout avoir.

Non seulement Moreau est breveté, mais encore il est totalement à l'abri des revendications des Wright. Vous ne verrez donc nul incident de ce côté.

4° Le parachute expérimenté par Pégoud l'an dernier fut construit par M. Bonnet et expérimenté aux frais et sur les indications de ce constructeur. Les expériences ont été renouvelées, par deux fois, récemment, avec succès par un passager Bourhis, montant avec le pilote Lemoine, et reccommenceront demain à Juvisy.

Enfin, nous ne croyons pas à l'avenir du parachute pour l'aviation, l'aéroplane devant être inchavirable et constituer par lui-même le meilleur parachute.

Par contre, son emploi s'imposerait à bord de tous les dirigeables où il remplirait le rôle de bouées de sauvetage à bord des vaisseaux.

H. M.

### POUR LA SIGNALISATION AÉRIENNE

*Décidé à faire inscrire le nom de la ville que j'habite sur un point très culminant et très visible au passage des aviateurs, j'hésite devant les observations de l'autorité militaire. Que faut-il faire ? Il me semble qu'en cas d'invasion on pourrait effacer cette indication.*

M. CARON,
*Saint-Hubert-Bois-le-Roi.*

Il est bien évident que si vous avez demandé l'avis de l'Autorité Militaire et que la réponse ait été négative, le plus sage est de vous abstenir.

Mais si vous ne vous basez que sur des avis officieux, il nous semble que vous pouvez passer outre. La Ligue Nationale Aérienne signale certaines villes par des chiffres : ce n'est point aussi clair que le nom de la ville lui-même, mais le but est atteint quand même.

Rien ne s'oppose donc à ce que vous suiviez cet exemple en le rendant plus précis, quitte à effacer toute indication, comme vous le dites, si cette mesure devenait nécessaire. Ce qu'à Dieu ne plaise...

## QUESTIONS NOUVELLES

### COMMENT DEVENIR AVIATEUR

*1° A partir de quel âge peut-on obtenir le brevet de pilote aviateur ?*

*2° Peut-on commencer à préparer ce brevet avant d'avoir exactement l'âge requis ?*

*3° Combien de temps environ faut-il pour préparer ce brevet ?*

*4° A qui faut-il s'adresser pour être élève pilote de la maison Nieuport ? A quelle époque faut-il s'inscrire ? Quelles sont les conditions pécuniaires ?*

E. DE K.,
*à Nantes.*

### POUR DEVENIR PILOTE AVIATEUR

*Me serait-il possible, par l'intermédiaire de votre* Petit Dictionnaire, *d'avoir les réponses aux questions suivantes ?*

*1° Que faut-il pour devenir pilote, n'ayant aucune notion de l'aviation ?*

*2° Conditions de la maison Farman ou Blériot ?*

*3° A qui faut-il s'adresser pour faire une demande, étant sujet français ?*

*4° Au bout de combien de temps peut-on conduire un appareil ?*

M. D. P.,
*Sofia (Bulgarie).*

### POUR UNE MOTO QUI CHAUFFE.

*Je possède une motocyclette 2 cylindres 2 HP 1/2. Je remarque un chauffage considérable après 20 ou 25 kilomètres de vive allure ou 3 à 4 kilomètres de côte qui m'oblige à stopper. Le chauffage ne doit pas se produire dans les cylindres puisque ceux-ci sont presque instantanément refroidis et la chaleur (avec sa conquence sur la marche du moteur) persiste* dans le carter. *Pourrait-on me dire de quoi cela provient et le moyen d'y remédier ? Je graisse avec bonne huile et très régulièrement.*

PAUL E. GUILLOT,
*Le Kef.*

### COMMENT FAIRE UN GLISSEUR ?

*Etant donné les résultats des expériences déjà faites, quelles seraient les meilleures dimensions et la meilleure coupe à donner à un bateau glisseur (hélice aérienne) pour atteindre le maximum de vitesse avec un moteur de 5 chevaux (à ailettes) ? Quelle serait cette vitesse ? Le fond du bateau doit-il être absolument plat et horizontal ? Faut-il en apponter l'avant et l'arrière ? Où placer le moteur et le pilote ? Pourrait-on avec le même moteur, réaliser une vitesse plus grande au moyen d'une hélice aquatique ?*

A. D.,
*Secrétaire de l'Union sportive,*
*Namur.*

Nous donnerons dans un prochain numéro les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

### PETITE CORRESPONDANCE

*Un lecteur assidu.* — Nous consacrerons peut-être un numéro spécial à la natation : la question est encore à l'étude. En tous cas, à défaut de numéro spécial, nous ferons certainement quelque chose dès que le moment sera venu. Pour l'instant, ce serait un peu prématuré.

*M. John Hixe.* — Nous avons décidé de ne plus répondre aux questions concernant les mensurations, car on ne peut établir de diagnostic sans auscultation du sujet.

### REMARQUABLES RECORDS A BROOKLANDS

Nul n'ignore le célèbre autodrome sur lequel ont déjà été établies tant de performances sensationnelles. On sait aussi avec quel soin minutieux sont contrôlés par l'Automobile Club de Grande-Bretagne, tous les records attribués. Or, nous relevons dans *l'Autocar* du 14 février, l'annonce d'un record peu banal, et qui fait le plus grand honneur à nos constructeurs français.

Le jeudi 12 février, une voiture D. F. P., avec moteur de 70×130 a battu les records du demi-mile, du kilomètre et du mile de la classe B réservée aux moteurs ayant un maximum de cylindrée de 2 litres 0,48 centilitres.

La 10-HP D. F. P., conduite par M. W. O. Bentley, a couvert le kilomètre à l'allure stupéfiante de 141 kilomètres à l'heure. Cette performance dont la Société des Automobiles Doriot, Flandrin et Parant, peut être fière a été accomplie avec le type sport A 2.000 ayant un moteur de 70 d'alésage et 130 de course, c'est-à-dire deux litres de cylindrée.

Le tableau suivant indique les anciens records, ainsi que les nouveaux établis par M. Bentley.

ANCIENS RECORDS

Demi-mile en 21 s. 55, soit 83 miles 53 à l'heure.
Kilomètre en 27 secondes, soit 82 miles 85 à l'heure.
Mile en 43 secondes 65, soit 82 miles 10 à l'heure.

NOUVEAUX RECORDS

Demi-mile en 20 secondes 07, soit 89 miles 70 ou 144 kms. 3 à l'heure.
Kilomètre en 25 secondes 06, soit 89 miles 26 ou 143 kms. 6 à l'heure.
Mile en 41 secondes 05, soit 87 miles 07 ou 140 kms. 1 à l'heure.

Il était intéressant de citer cet exploit, et nous adressons tous nos compliments aux excellents constructeurs de Courbevoie.

F. M.

## RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 23 FÉVRIER AU 2 MARS

### CYCLISME

DIMANCHE 1er MARS. — Vélodrome d'Hiver. — *Match Kramer-Lapize* : 1. Kramer; 2. Lapize. — *Match Lavalade-Darragon* : 1. Darragon. — *Course scratch* : 1. Dupuy.

### COURSE A PIED

DIMANCHE 1er MARS. — Juvisy. — *Championnat de France de Cross-Country amateurs* (14 kil. 500) : 1. J. Keyser (R. C. F.) en 50 m. 39 s. 2/5; 2. Bonvicini; 3. Pouzette. — *Classement par Clubs* : 1. Métropolitain, 81 points; 2. Racing, 9 points; 3. Massilia, 102 points.

### FOOTBALL-RUGBY

MARDI 24 FÉVRIER. — Parc des Princes. — Les Gallois (Swansea) battent le Stade Français par 12 points à 5 points.

DIMANCHE 1er MARS. — Colombes. — L'équipe de Bordeaux Etudiant Club bat le Racing-Club de France par 17 points à 3.

### HIPPISME

MARDI 24 FÉVRIER. — Auteuil. — *Prix du Viaduc* (10.000 francs, 3.800 mètres) : 1. Conscrit (M. Barat). à M. Olry-Reederer; 2. Halbronette; 3. Les Beaux Arts— P. M : g. 35 fr. 50; pl. 18 fr. 50, 20 francs.

JEUDI 26 FÉVRIER. — Auteuil. — *Prix Arthur O'Connor* (10.000 francs, 4.200 mètres). 1. Le Mont-Saint-Michel (A. Carter), à M. James Hennessy ; 2. Perdigali ; 3. Le Morvan. — P. M. : g. 34 fr. 50; pl. 32 fr. 50, 44 fr. 50.

DIMANCHE 1er MARS. — Auteuil. — *Prix Robert Hennessy* (20.000 francs, 5.000 mètres environ). 1. Lord Loris (A. Carter), à M. James Hennessy ; 2. Soleil II; 3. Aveyron. — P. M. : g. 89 francs; pl. 36 fr. 50, 23 francs, 30 fr. 50.

*Prix des Bruyères* (10.000 francs, 2.800 mètres). 1. Max (Powers), à M. G. Braquessac; 2. Conscrit ; 3. Champoreau. — P. M. : g. 73 francs; pl. 19 francs, 41 francs, 19 fr. 50.

### POUR GAGNER UNE AUTOMOBILE

Voir page III des feuilles de garde le bulletin de réponse de notre grand concours du champion, dont le 20e et dernier bon se trouve à la page IV.

(1) Cette page est spécialement consacrée à nos lecteurs. Nous publions toutes les questions et les réponses qui nous sont adressées.

**POUR ÉVITER L'ESSOUFFLEMENT**

*Lorsque le coureur vient de terminer son entraînement pédestre, pour supprimer l'essoufflement il doit faire l'exercice respiratoire dont Jean Bouin montre ci-dessus les trois positions. Lorsque ce mouvement aura été répété cinq ou six fois, les battements du cœur redeviendront absolument réguliers.*

# Les secrets de la course à pied [1]

PAR JEAN BOUIN

DIFFÉRENTES méthodes d'entraînement ont été expérimentées et toutes sont plus ou moins bonnes.

Personnellement, j'ai toujours été partisan de rester constamment en « dedans de l'action », je veux dire par là que je ne force jamais à fond mes poumons ni mes muscles.

Lorsque mes moments de liberté me le permettaient, je me suis occupé de quelques débutants et j'ai toujours cherché à obtenir d'eux le minimum d'efforts, ce qui est très difficile chez les personnes douées d'un tempérament énergique et vif. J'ai souvent constaté, dans l'entraînement des jeunes coureurs, une ardeur farouche à ne point vouloir se laisser battre momentanément; au lieu de revenir par un effort progressif, ils résistent et luttent toujours désavantageusement lorsque fatalement à bout de forces ils s'arrêtent brusquement pour s'étendre sur la pelouse les bras en croix, l'œil hagard et le visage congestionné. Ces excès peuvent être quelquefois très dangereux et avoir une répercussion ultérieure pour celui qui les commet. A l'entraînement, il sera toujours utile de faire précéder son travail par des mouvements respiratoires, ensuite, par une allure progressive puis, amener le cœur et les différents organes à l'effort sans trop les brusquer, la distance imposée parcourue, revenir à la position normale par un travail identique mais inverse à celui du début. On pourra constater que l'essoufflement et les battements du cœur disparaissent rapidement.

Le sprinter plus que tout autre ne devra jamais commencer son training sans avoir au préalable effectué ce petit travail préparatoire.

Il est particulièrement intéressant de constater que cette théorie peut s'appliquer au cyclisme, à la natation et à différents sports en l'adoptant sous d'autres formes.

Parmi les exercices préparatoires, il en est quelques-uns sur lesquels j'insisterai.

La reptation : sa pratique sera excellente pour assouplir différents organes, mais son action bienfaisante se fera sentir surtout pour la cage thoracique. Depuis près de dix ans, j'ai toujours pratiqué cet exercice, que j'avais observé dans un jardin zoologique chez certains animaux et c'est ainsi que je l'ai dénommé plus ordinairement « l'auto-massage », parce que cette succession de pas, si j'ose m'exprimer ainsi, sur la poitrine et les épaules me permet de respirer plus profondément et supprime ainsi les pressions systématiques que les masseurs emploient pour obtenir le même résultat ; un autre avantage de l'auto-massage est celui de vous faire maigrir, car ce mouvement étant dur et pénible, il s'en suit une forte sudation.

Un moyen pour respirer très librement et augmenter sa capacité respiratoire consiste à se suspendre dans la position verticale et inspirer le plus fortement possible. On constatera facilement, quelques instants après, que le volume et la facilité respiratoire sont augmentés.

En dehors de ces trucs qui vous permettront de vous présenter en bonne condition, il y a des organes que le coureur à pied devra soigner plus particulièrement : les pieds par exemple qui sont pour le coureur, les membres les plus précieux, je recommanderai toujours de les laver le plus souvent possible, non pas en les laissant tremper dans l'eau, mais tout simplement en les humectant avec un linge humide après l'entraînement, on évitera ainsi d'attendrir les chairs, tout en leur conservant une propreté absolue.

(1) Voir n° 806.

Si, après quelques séances de pratique, le futur athlète se ressent de douleurs ou de troubles physiques, il ne devra pas hésiter à consulter un docteur qui l'auscultera et pourra mieux que tout autre déclarer si l'entraînement lui sera profitable ou non.

L'un des premiers, et j'en revendique l'idée, j'ai conseillé la pratique de différents sports pour arriver à briller dans un seul : ceci est aujourd'hui à peu près reconnu et adopté partout. Vous pourriez me répondre que puisque je considère la « course à pied » comme un sport complet, point n'est besoin d'en pratiquer d'autres, du moment qu'elle développe tous les muscles sauf le triceps et ceux de l'avant-bras, quoique l'on ait observé que chez certains coureurs, dont l'allure est très caractéristique, ces muscles jouent également un rôle.

J'ai souvenance qu'étant au régiment, où je ne disposais que d'un temps relativement court pour m'entraîner, je remplaçais mes séances de training par une leçon d'escrime, et c'est ainsi que je pus en 1911 effectuer une saison brillante. La marche est également un des sports qui profitent le plus au coureur à pied : elle est en même temps la régulatrice du cœur et du corps.

La culture physique donnera la souplesse qui peut vous manquer. La natation sera excellente surtout dans les périodes où les jambes seront fatiguées et à ce sujet je ne manquerai pas de vous signaler le petit fait suivant. Un entraîneur de Maisons-Laffitte avait quelques chevaux légèrement claqués des tendons ou souffrant des chevilles ; ne pouvant plus les faire entraîner sur piste, il eut la bonne idée de les faire nager, avec l'espoir de leur conserver le souffle et la résistance. Les articulations guéries, il leur fit reprendre le travail progressivement et eut le plaisir d'enregistrer des victoires avec des bêtes, qui, si elles avaient été mises au repos complet auraient certainement réclamé plusieurs mois avant d'être en forme.

Vous le voyez, à mon avis l'on peut accompagner la spécialisation de l'usage de quelques sports, surtout lorsque le temps vous manque pour pratiquer votre spécialité.

Tous les exercices sportifs seront bons pour le coureur à pied, mais il faudra veiller à ne pas en abuser si l'on veut obtenir un résultat. Je dois avouer, à mon grand regret et malgré le plaisir que l'on peut éprouver à pédaler, que la bicyclette devra être proscrite, car sa position est contraire à la cage thoracique.

Pour les jeunes enfants, les sports qui leur conviendront le mieux, seront les jeux de barres, le saut de mouton, les balles, en résumé tous les jeux d'école, qui sont tous des exercices complets, puisqu'ils comportent la course, les sauts, le lancer et quelquefois le grimper.

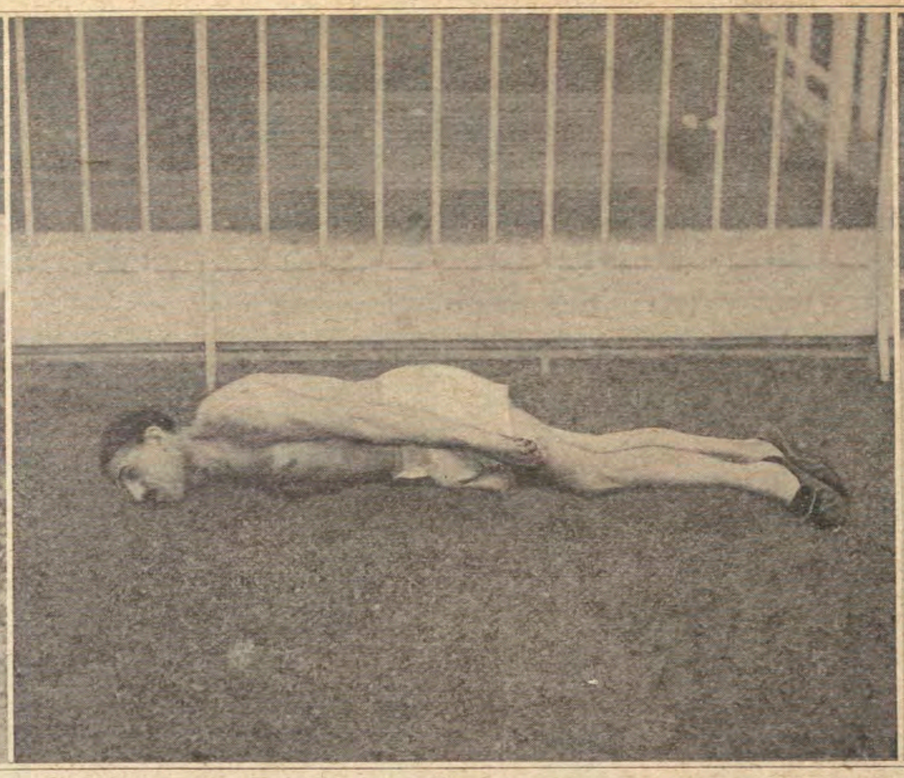
## CHAPITRE II

**Record du monde de la demie-heure. — Eviter l'effort inutile. — Mon tableau d'entraînement pour la demie-heure. — Je bats le record des 2.000 mètres. — Les fantaisies du mauvais temps. — Les péripéties d'un record. — La régularité dans mes records. — L'homme chronomètre. — Mes courses d'une heure.**

Le jeudi 16 novembre 1911, devant 2.000 personnes environ sur le stade de Colombes, je parcourais 9 kil. 721 en 30 minutes, battant de 9 mètres le record détenu et établi par l'anglais White, le 11 mai 1863. Cet exploit me valut une avalanche de lettres me demandant des conseils sur ma façon de m'entraîner et de régler mon effort en course.

**LE FOOTING**

*Avant et après le travail pédestre, il convient de faire du footing pour mettre les muscles en action, puis les reposer.*



**LA REPTATION**

*Depuis dix ans, Jean Bouin pratique l'exercice de la reptation sur le ventre, qui constitue un excellent massage ou marche de la cage thoracique.*

**LA LUTTE**

*Pour briller dans un sport, il faut en pratiquer le plus grand nombre possible. La lutte n'est pas à dédaigner.*

Ne pouvant écrire à tous mes nombreux correspondants, je décidais d'écrire un livre dans lequel je m'exprimais sommairement et m'efforçais de répondre rapidement aux différentes questions. Ces réponses me paraissent aujourd'hui incomplètes sur certains points. En outre, depuis deux ans, diverses améliorations ont été apportées aux principes de l'entraînement. J'ai toujours été partisan de ce que l'homme, ou plutôt l'athlète doit posséder une méthode préparatoire en rapport avec son tempérament, mais d'une manière générale les exercices doivent être basés sur un programme défini à l'avance. Une fois reconnu excellent; le débutant ne le modifiera que s'il ressent de la fatigue ou s'il constate la venue trop rapide de sa forme. Je ne cesserai de recommander au débutant de s'entraîner en dedans de l'action, c'est-à-dire sans forcer ses muscles ou ses poumons au maximum, sans efforts inutiles. Quelquefois lorsque l'on recherche le résultat purement sportif, il est nécessaire de s'habituer à l'effort, mais le coureur a toujours suffisamment de courses de clubs ou d'interclubs, dans lesquelles il pourra juger de sa valeur et de son état physique.

Avant tout, il est indispensable, pour courir ou pour pratiquer un sport athlétique, d'être en bonne santé. L'athlète qui s'adonne toute l'année à un exercice doit combiner et calculer ses périodes de repos en vue de renouveler son sang par des purgatifs ou dépuratifs.

Lors de mon match avec le professionnel Louis Bouchard, je couvris, dans les 30 premières minutes, 9 kil. 598, c'est à la suite de cette performance que je me décidai à tenter ma chance contre le record du monde qui avait su résister près d'un demi-siècle.

Etant déjà en assez bonne forme, je profitais des trois semaines qui me restaient pour achever ma préparation. Le fond étant ma qualité dominante, j'allais surtout insister sur le sprint, qualité absolument nécessaire pour marcher à une allure moyenne de 19 kil. 500 m.

Tous les matins j'effectuais des canters de 500 à 1.500 mètres, de la marche et des mouvements de culture physique. L'après-midi, des parcours de 3.000 à 4.000 mètres, que je prolongeais quelquefois jusqu'à 6.000 mètres, mais très rarement.

A la suite de cet entraînement je pourrais donner le petit tableau de la tâche que je m'étais imposée en vue de cette tentative :

| | Matin | Soir |
|---|---|---|
| Lundi | 1.000 | 3.000 |
| Mardi | 500 | 4.000 |
| Mercredi | 1.500 | 6.000 |
| Jeudi | 500 | 3.000 |
| Vendredi | repos | repos |
| Samedi | 1.000 | 2.500 |
| Dimanche | 500 | généralement course |

Le training terminé, je regagnais ma demeure en marchant, profitant de cet exercice pour ne point passer des mouvements rapides et presque violents à l'inaction. Du reste le footing est excellent après tout « sport »: il régularise les organes et ramène les muscles à l'état normal par son fonctionnement naturel à l'homme. Cette marche, que j'effectuais comme une simple promenade, ne dépassait pas 4 kilomètres et était couverte dans une moyenne de 50 minutes.

Arrivé chez moi, je me déshabillais complètement, pour me mettre au lit environ une heure.

Cette méthode d'entraînement ne pourra guère s'appliquer à tout venant, elle ne servira qu'à des athlètes disposant d'une certaine liberté.

Comment j'ai battu mon record de la demi-heure.

Le 11 novembre, sous prétexte de préparer mes entraîneurs pour ma prochaine tentative, je décidais de m'attaquer au temps des 2.000 mètres que détenait Versel. Je réussissais complètement, mais j'avais le regret de constater que mes camarades, malgré leur bonne volonté, ne savaient assurer un train régulier, et encore moins effectuer les reprises ou les changements sans dérégler la foulée.

Conscient de ma forme, je décidais de m'attaquer au record pour lequel j'avais fait le déplacement de Marseille. Le jeudi 16 novembre, après avoir convoqué mes camarades qui m'avaient apporté leur concours quelques jours avant, je me rendais de bon matin au Stade de Colombes, que j'avais choisi une fois de plus pour mon essai.

| TABLEAU DE MARCHE DRESSÉ EN VUE DU RECORD | | | | TEMPS EFFECTUÉS DURANT LA TENTATIVE | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tours | Distances | Temps par tour | Temps total | Tours | Distances | Temps par tour | Temps total |
| 1 | 500 m. | 1′ 23″ | 1′ 23″ | 1 | 500 m. | 1′ 20″ 6/10 | 1′ 20″ 6/10 |
| 2 | 1.000 | 1 27 | 2 50 | 2 | 1.000 | 1 28 6 | 2 49 2 |
| 3 | 1.500 | 1 31 | 4 21 | 3 | 1.500 | 1 29 | 4 18 2 |
| 4 | 2.000 | 1 33 | 4 54 | 4 | 2.000 | 1 31 4 | 5 49 6 |
| 5 | 2.500 | 1 33 | 7 27 | 5 | 2.500 | 1 31 6 | 7 21 2 |
| 6 | 3.000 | 1 33 | 9 | 6 | 3.000 | 1 33 2 | 8 54 4 |
| 7 | 3.500 | 1 33 | 10 33 | 7 | 3.500 | 1 33 2 | 10 27 6 |
| 8 | 4.000 | 1 33 | 12 06 | 8 | 4.000 | 1 34 4 | 12 02 |
| 9 | 4.500 | 1 33 | 13 39 | 9 | 4.500 | 1 34 6 | 13 36 6 |
| 10 | 5.000 | 1 34 | 15 13 | 10 | 5.000 | 1 34 8 | 15 11 4 |
| 11 | 5.500 | 1 34 | 16 47 | 11 | 5.500 | 1 34 8 | 16 46 2 |
| 12 | 6.000 | 1 34 | 18 21 | 12 | 6.000 | 1 34 8 | 18 21 |
| 13 | 6.500 | 1 34 | 19 55 | 13 | 6.500 | 1 33 6 | 19 54 6 |
| 14 | 7.000 | 1 34 | 21 29 | 14 | 7.000 | 1 33 8 | 21 28 4 |
| 15 | 7.500 | 1 34 | 23 03 | 15 | 7.500 | 1 35 6 | 23 04 |
| 16 | 8.000 | 1 35 | 24 38 | 16 | 8.000 | 1 34 6 | 24 38 6 |
| 17 | 8.500 | 1 35 | 26 13 | 17 | 8.500 | 1 35 2 | 26 13 8 |
| 18 | 9.000 | 1 34 | 27 47 | 18 | 9.000 | 1 35 4 | 27 49 2 |
| 19 | 9.500 | 1 33 | 29 20 | 19 | 9.500 | 1 35 8 | 29 25 |
| 20 | | | | 20 | 10.000 | 1 33 8 | 30 58 8 |
| Reste 40″ pour effectuer 220 mètres. Distance prévue 9 kil. 720 Record du monde: White 9 kil. 712 | | | | Couvert 225 mètres en 35″ Distance couverte dans la demi-heure 9 kil. 721 Tour de piste 500 mètres. | | | |

*Tableau comparé des prévisions de Jean Bouin et des temps réalisés par lui.*

Jamais je ne fus aussi inquiet que ce jour-là, la température avait baissé, la pluie tombait, comme les aviateurs du début, je suivais la force du vent qui m'était indiquée par la vitesse avec laquelle fuyaient les nuages de fumée des hautes cheminées des usines installées dans les environs.

Je patientais, escomptant toujours une accalmie. Malheureusement l'horizon persistait à rester sombre.

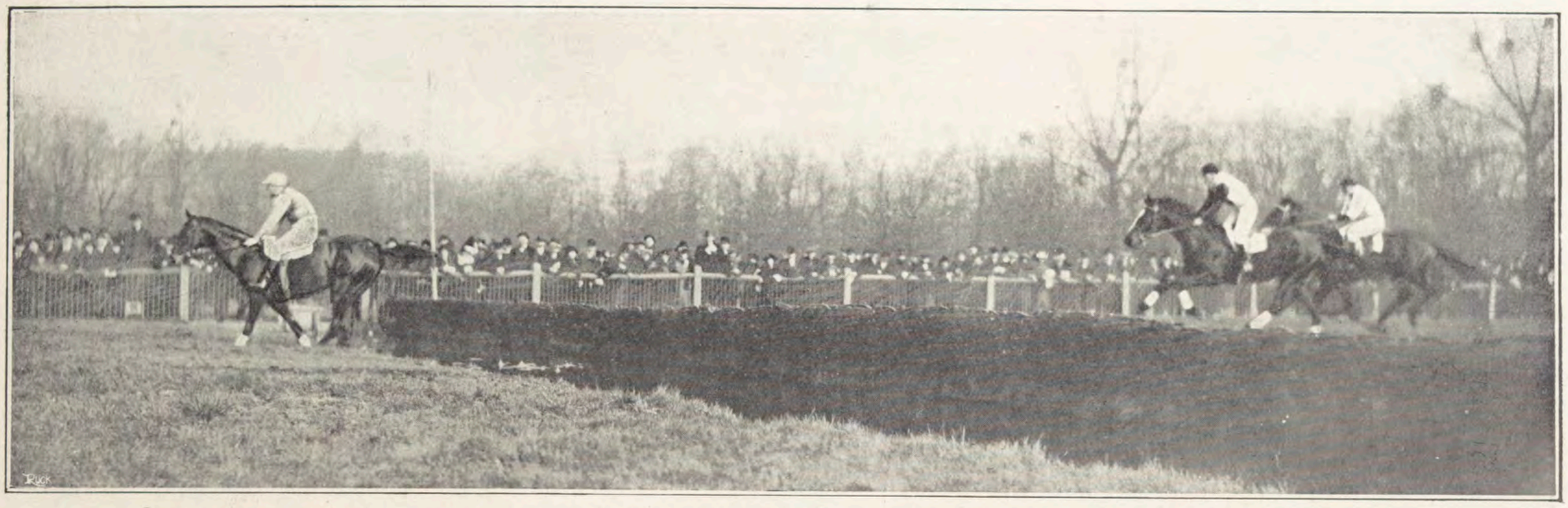
Tout de même, je me mettais en tenue pour effectuer mon canter habituel et les divers mouvements préparatoires nécessaires pour être en parfaite condition, en vue de l'effort que j'allais effectuer dans quelques heures.

Je couvrais un kilomètre à grande allure dans le temps de 2' 39"; j'étais suffisamment vite, mais maintenant il me fallait compter avec un adversaire auquel je n'avais pas songé : la température .

Après un déjeuner composé d'une viande grillée, de quelques pommes frites, de confiture et d'un verre de vin sucré, je regagnais les vestiaires du Stade et attendais en compagnie de mon ami Gibassier, l'heure, pour laquelle j'avais prévenu les officiels et mes entraîneurs.

Bien avant l'heure, mon ami et compatriote Emile Pastaire, arriva pour me prodiguer ses meilleurs soins sous forme de massage, et, tel un véritable tartarin, il me racontait, que sur le tard, la pluie cesserait, le vent tomberait et le record aussi... J'essayais de le croire, mais sans grand succès, je l'avoue.

*(A suivre.)* JEAN BOUIN.



**LE PRIX ARTHUR O'CONNOR** (steeple, 4.200 mètres, 10.000 francs) — **Auteuil, 26 février. — Le saut du mur.**
*Etrurie est partie devant Perdigail et Le Morvan, mais elle tombait à la rivière des tribunes. Au huit, Montmartre faisait une faute qui causait la chute de son jockey. Dans le dernier tournant, Valise-de-Voyage et le Mont-Saint-Michel venaient à côté de Perdigail. Le Mont-Saint-Michel l'emportait sur le plat.*

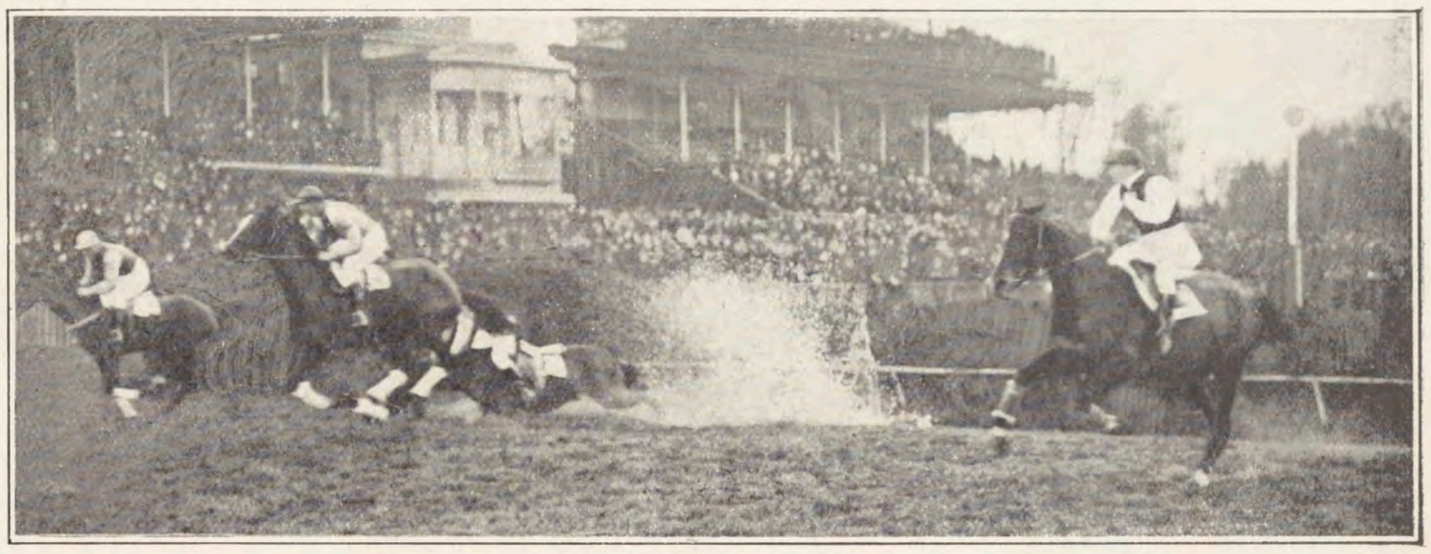
# Les courses d'Auteuil

## Les épreuves de la semaine.

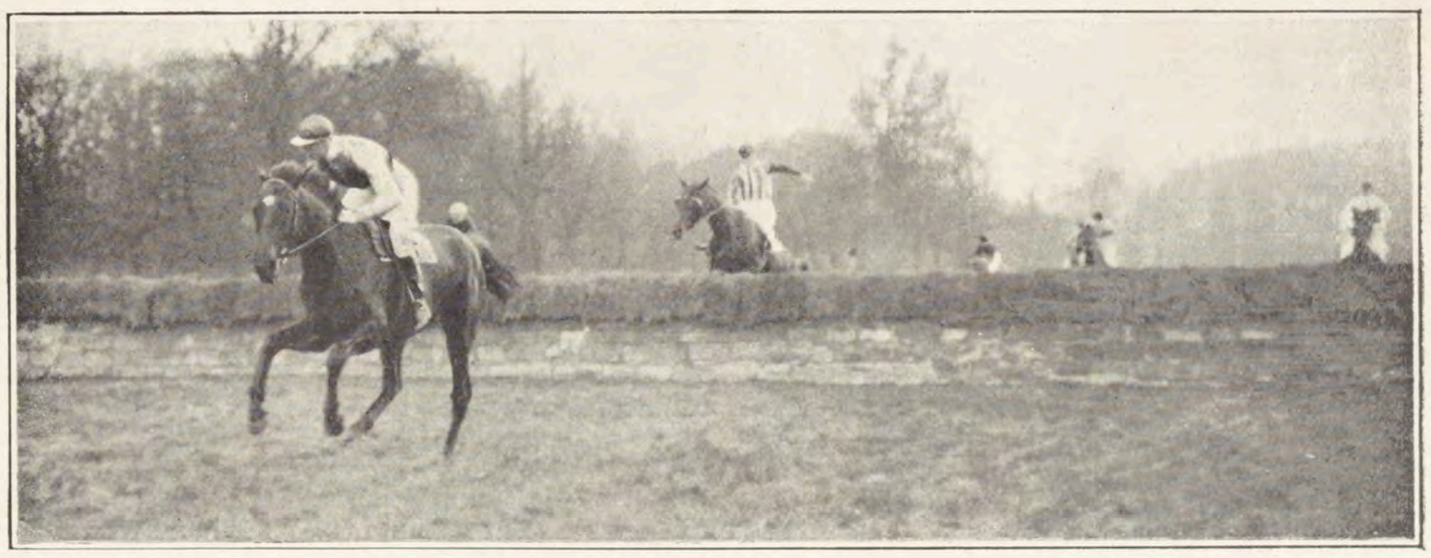
AUTEUIL continue à tenir l'affiche, et non sans difficultés Sur les trois réunions qu'à données, la semaine dernière. la Société du Steeple-Chase deux ont été d'une maigreur invraisemblable. On a beaucoup gémi sur la pénurie des concurrents, mais s'il y a un inconvénient pour la constatation des faits, les explications qu'on a tenté d'en donner ont sensiblement différé. On a mis en avant tout d'abord naturellement les rigueurs de l'hiver et les retards qu'ont subi la préparation des concurrents C'est une explication très insuffisante ; que les circonstances en question aient joué un rôle dans l'affaire, c'est entendu, mais il reste à expliquer pourquoi il est nombre de chevaux de Saint-Ouen qui continuent à faire défaut à Auteuil. Il y a toujours eu en général plus de chevaux à Saint-Ouen qu'à Auteuil, et le fait permanent ne peut pas être l'effet du hasard. On a parlé de l'état de la piste. Il est certain qu'il est mauvais. Les quelques centaines de mètres qui sont devant les tribunes sont soignés, le reste non. Une réforme serait la bienvenue. Mais ce n'est là encore qu'une cause très secondaire Les entraîneurs se plaignent, bien discretement d'ailleurs, puisque leurs plaintes ne semblent pas être encore parvenues à des oreilles autorisées, ils se plaignent, mais risquent la chance quand même. Il y a, m'a-t-on dit encore, les chevaux de Saint-Ouen et ceux d'Auteuil. Les deux hippodromes exigent en général des aptitudes un peu différentes. A Auteuil les obstacles sont un peu moins faciles et la longue ligne droite exige un effort plus sévère. Les chevaux d'Auteuil sont plus sérieux, mais les chevaux sérieux ne sont pas en majorité. On a incriminé aussi les programmes de la Société du Steeple Chase, conçus sur un plan un peu archaïque, et qui auraient besoin d'être modernisés. Ce qu'on ne dit pas ou ce qu'on ne dit pas assez, c'est que s'il y a encore plus de courses creuses à Auteuil qu'ailleurs, il y a aussi plus de courses réellement intéressantes. Ceci est la raison de cela. Sans nullement déprécier Saint-Ouen qui a son charme et son intérêt, on peut dire qu'Auteuil en dépit des creux trop fréquents, est le vrai terrain du bon sport.

On a pu le constater, une fois de plus, dimanche. Il y avait encore quelque courses un peu mince, mais le prix Robert Hennessy a été remarquable. Le lot brillait par la qualité et aussi par le nombre. Scoff II, La Canche, Lord-Loris, y figuraient à côté du gagnant du dernier grand steeple, Ultimatum. Le gagnant a été Lord-Loris qui avait montré à Nice — et qui garde — sa course en fait foi, une forme exceptionnelle. Sa qualité intrinsèque n'est d'ailleurs pas douteuse, et si elle ne s'est pas toujours manifestée, c'est qu'elle s'est trouvé trop souvent paralysée par un caractère incertain. Ce fils de Rabelais n'est pas, du reste, un sauteur très sûr. Il sera toujours dangereux de lui accorder une confiance célèbre. Il n'a battu Scoff II, avec ampleur que grâce à un avantage de six livres, et à des circonstances favorables. Il est venu à l'attaque du cheval de M. Liénart qui avait fait son effort avant lui. On ne saurait trop admirer quel tact et quelle précision a montré en cette occurrence Alec Carter. Son rival Head a dû bien monter lui aussi, c'est entendu, mais la chute qu'il avait faite la veille, l'a privé probablement d'une partie de ses moyens. Si donc, l'on tient compte de ces diverses circonstances, et du poids on ne peut douter de la supériorité de Scoff II, qui n'a été battu que tout à la fin et d'une encolure seulement. Scoff II est la révélation de la semaine, on le considérait comme un hurdle racer de grande classe, mais c'est jeudi seulement et dimanche qu'il s'est révélé comme steeple chaser, et comme un des candidats les plus autorisés au prochain grand steeple chase. Il sera très intéressant de le revoir avec Ultimatum, car cette première rencontre ne compte pas.

STUART.



**LE PRIX BAYARD** (4.200 mètres, 6.000 francs.) — **Auteuil, 1er mars. — La rivière des tribunes.**
*Le Systémier est parti devant Serpenteau, La Topaze et Valise-de-Voyage. A la rivière des tribunes, Le Systémier tombait. Après le huit, La Topaze prenait la tête pour gagner aisément.*



**LE PRIX ROBERT HENNESSY** (5.000 mètres, 20.000 francs.) — **Auteuil, 1er mars. — Le mur en pierre.**
*Univers II est parti devant Bonjour II, Napo, Lord Loris, Boston IV et La Canche. Après le bull finch, Scoff II et Lord Loris survenaient. Sur le plat, Lord Loris gagnait d'une encolure.*

**LE PRIX DE TANANARIVE** (steeple-chase militaire.) — **Auteuil, 1er mars. — Le broak.**
*Menotte, Samphire, Célèbre III et Sidobre II sont partis en tête. Rip-Rip tombait en remontant le bull finch. Miss Maud III passait à l'obstacle final et gagnait de 4 longueurs.*

**BRULEUR, MONTÉ PAR STERN,**
*Brûleur, à M. de Saint-Alary, remporta en 1913, le Grand Prix de Paris et le Royal Oak.*

**BLARNEY ET SON JOCKEY MAC GÉE.**
*Blarney, à M. Duryea, a remporté en 1913 deux grandes victoires : le Biennal de Longchamp et le Prix Eugène Adam.*

# L'INTÉRÊT DU HANDICAP OPTIONAL

PAR RENÉ RIONDET

La publication des poids du Handicap Optional est le signe avant-coureur de la reprise des courses plates. Et l'on éprouve une certaine satisfaction à voir réapparaître ces noms des jeunes espoirs, qui, depuis le 15 novembre dernier, ont été délaissés au profit des performers de l'obstacle et des spécialistes du trot.

A vrai dire, ce Handicap Optional offre un intérêt plus théorique que pratique. Il réunit les noms de tous les trois ans, qui, l'année précédente, ont montré une certaine forme: ses conditions sont d'ailleurs très larges puisqu'elles retiennent tous les premiers et tous les seconds des épreuves dotées d'un prix égal au moins à 4.000 francs, à l'exclusion de ceux qui étaient à vendre ou à réclamer.

A chacun de ces chevaux, le handicapeur attribue un poids correspondant à la valeur qu'il attache à l'ensemble de ses performances; et la liste complète des poids nous fournit ainsi, d'après une opinion autorisée; le résumé de la campagne de deux ans.

Peu importe, après cela, que le Handicap Optional se dispute sur 1 600 mètres et aboutisse à la victoire d'un cheval quelconque, qui récolte l'allocation de 20 000 francs. En effet le lot, qui prend part à la course, ne représente qu'une caricature de l'œuvre considérable établie par le dispensateur des poids : tous les performers lourdement chargés s'abstiennent et, parmi les concurrents, les précoces l'emportent généralement sur ceux qui sont doués de qualité.

Nous en reviendrons donc au point de vue théorique. Et, pour mieux faire ressortir l'intérêt de ce document qui traduit par des chiffres la forme des deux ans, nous nous permettrons, puisque la réouverture de la saison n'est pas encore là, une petite digression : celle-ci aura pour résultat d'apporter aux sportsmen, à la veille de la reprise, un avertissement toujours utile, en leur montrant sur quelle base fragile s'appuient les déductions tirées des escarmouches livrées au cours de la campagne précédente.

L'Optional de 1913 réunissait 154 chevaux qualifiées, parmi lesquels la première place était assignée à Blarney avec 62 kilos, et la dernière, à Egisthe avec 40 kilos.

Or, sur ces 154 performers, 36 seulement ont réussi, au cours de l'année 1913, à atteindre un chiffre de gains égal ou supérieur à 20.000 francs.

Mais nous allons commencer pour envisager la composition du lot des 75 chevaux de trois ans, qui, en 1913, ont dépassé les 20.000 francs :

36, nous l'avons vu, figuraient dans le Handicap Optional;

14, n'avaient pas paru à deux ans;

25, avaient couru, à cet âge, obscurément ou modestement.

La catégorie des concurrents tardifs, qui n'ont débuté qu'à trois ans, s'est particulièrement bien comportée l'an dernier. Elle comprend :

Brûleur (500 870 francs), le héros du Grand Prix et du Royal Oak;

Vulcain VI (129.170 francs), vainqueur du Prix Noailles et du Prix Reiset;

Père Marquette (75.605 francs), gagnant du Prix Hocquart;

Caroline (67.500 francs), qui a battu Brûleur à quatorze livres dans le Prix Edgard Gillois;

Careless (58.105 fr.); El Tango (54.500 fr.); Mon Rêve II (40.427 fr.); Genillé (38.310 fr.); Hyovana (35.925 fr.); Astolphe (32.100 fr.); Lelio V (31.280 fr.); Miss Poulett (29.455 fr.); Garde à Vous (27.540 fr.); et Samara (23.710 fr.)

Dans la catégorie des 25 chevaux, qui, à deux ans, n'ont fourni que des performances modestes, il est nécessaire d'établir des distinctions.

Quelques-uns n'ont pas assez couru, à cet âge, pour qu'il fût possible d'apprécier leur valeur. C'est ainsi que Moïa, l'héroïne du Prix de Diane, Bavard III, Verwood et Roi de l'Or n'ont disputé qu'une seule course. De leur côté, Orsonville, Grand Croix, Reindeer, Jegun II et Madame Campan n'ont paru que deux fois en public.

D'autres sont sortis entre trois et cinq fois sans gagner. Ce sont : Saint Pé, Démon, Annibal VII, Palme d'Or, Oréade, Chouchoute Nuba et Gavroche III.

D'autres enfin ont remporté une ou plusieurs victoires, soit dans des prix à réclamer comme Mastuvu, Libertad et Gobernador, soit dans des épreuves de province dotées d'un prix inférieur à 4.000 francs, comme Ardèche, Amaryllis, Narda Handia, Fronton Basque et Biçarra.

Nous arrivons maintenant à la catégorie des 36 chevaux, qui, figurant à la fois dans le Handicap Optional et sur le palmarès des gagnants de 20.000 francs en 1913, ont donc maintenu ou amélioré la forme qu'ils avaient montrée à l'âge de deux ans.

Nous publions ci-dessous leur liste en mettant en regard de chaque nom le poids de l'Optional et le chiffre des gains en 1913.

| Poids en kilos | Chevaux | Francs | Poids en kilos | Chevaux | Francs |
|---|---|---|---|---|---|
| 60 1/2 | Dagor | 415.100 | 54 | Vermet | 43.475 |
| 61 | Ecouen | 255.900 | 45 | Beauté du Diable | 43.140 |
| 57 | Isard II | 251.800 | 50 | Le Chardon | 42.400 |
| 55 | Nimbus | 231.200 | 52 | Trinqueuse | 40.510 |
| 62 | Blarney | 168.050 | 52 | Huningue | 37.600 |
| 55 1/2 | Banshee | 111.355 | 49 | Cour Suprême | 36.330 |
| 52 | Fauche le Vent | 105.330 | 48 | Lady Macbeth | 34.760 |
| 56 1/2 | Baldaquin | 103.483 | 55 | Rosimond | 34.735 |
| 58 1/2 | Amadou | 102.300 | 51 | Alaska III | 31.800 |
| 56 | Oukoïda | 97.050 | 55 | Désir II | 30.160 |
| 57 1/2 | Fidelio | 96.865 | 58 | Coupesarte | 30.000 |
| 52 1/2 | Pantagruel | 71.995 | 49 | Le Cerbère | 28.000 |
| 55 | Sainte Gemme | 64.865 | 48 | Dauni | 24.455 |
| 56 | Opott | 57.300 | 50 | Crébécut | 22.229 |
| 45 | Turlupin | 53.155 | 49 1/2 | Plaisir d'Amour | 22.050 |
| 50 | Pendragon | 47.450 | 49 | Riverain | 21.840 |
| 48 | Champoreau | 45.840 | 41 | Foullah Deor | 21.465 |
| 55 | Sweetness | 44.600 | 49 | Fairy Dale | 20.150 |

Ce tableau montre d'une façon très claire les relations que l'on peut établir entre la carrière de deux ans et la carrière de trois ans des chevaux considérés. Il est inutile de l'alourdir par un long commentaire.

Nous nous bornerons à faire remarquer que les trois chevaux de tête de l'Optional, Blarney, Ecouen et Dagor, ont conservé leur excellente place au cours de leur troisième année. Ils ont été rejoints par deux concurrents, Isard II et Nimbus, qui avaient été handicapés au-dessous d'eux non pas tant par l'appréciation de leur mérite, que par l'impossibilité de déterminer exactement leur valeur; en effet Isard II n'avait couru qu'une fois pour remporter très facilement le Prix de Saint Firmin et Nimbus, en deux sorties, comptait une place de troisième et une victoire impressionnante dans le Prix de Villiers.

On doit noter d'autre part les progrès réalisés par Fauche le Vent, Pantagruel, Turlupin, Pendragon etc., et le recul des concurrents tels que Coupesarte, Désir II ou Rosimond.

Il n'en reste pas moins que ces 36 chevaux ont tenu, dans une mesure plus ou moins large, les espoirs qu'ils avaient fait naître à l'âge de deux ans.

Quant à ceux qui ont, au contraire, démérité, nous aurions fort à faire si nous voulions en dresser la liste. Les uns, comme Sunflower, Sans le Sou, Boyne, l'Oiseau Lyre, Morbihan ou Lunéville n'ont pas reparu à trois ans; d'autres, comme Gloster, Marka, Pirpiriol ou Eupatoria, n'ont remporté qu'une modeste victoire; d'autres enfin, comme Nestor III ou Norba, n'ont pas obtenu le moindre succès. Et pourtant ces quelques exemples, que nous venons de citer, figuraient aux premiers rangs dans le Handicap Optional de 1913.

RENÉ RIONDET.

*Le Gérant :* Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.